

The background of the entire page is a light orange color with a faint, white line-art map of Europe overlaid. The map shows the outlines of countries and major cities, with a higher density of lines in the western and southern parts of the continent.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Zwischenbericht

JANUAR – SEPTEMBER 2019

- 1 Wesentliche Fakten
2 Wichtige Ereignisse

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

- 27 Gewinn- und
Verlustrechnung
28 Gesamtergebnisrechnung
31 Bilanz
32 Eigenkapitalentwicklung
34 Kapitalflussrechnung
35 Anhang
58 Bescheinigung nach
prüferischer Durchsicht

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	3. QUARTAL			1. – 3. QUARTAL		
	2019	2018	%	2019	2018	%
Mengendaten¹ in Tsd.						
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	2.640	2.611	+1,1	8.005	8.131	-1,5
Absatz (Fahrzeuge)	2.645	2.548	+3,8	7.983	8.123	-1,7
Produktion (Fahrzeuge)	2.553	2.393	+6,7	7.975	8.179	-2,5
Belegschaft (am 30.09.2019/31.12.2018)				671,8	664,5	+1,1
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €						
Umsatzerlöse	61.420	55.200	+11,3	186.617	174.577	+6,9
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	4.816	3.511	+37,2	14.795	13.306	+11,2
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	7,8	6,4		7,9	7,6	
Sondereinflüsse	-275	-800	-65,6	-1.257	-2.435	-48,4
Operatives Ergebnis	4.541	2.711	+67,5	13.539	10.871	+24,5
Operative Umsatzrendite (%)	7,4	4,9		7,3	6,2	
Ergebnis vor Steuern	5.080	3.546	+43,3	14.637	12.518	+16,9
Umsatzrendite vor Steuern (%)	8,3	6,4		7,8	7,2	
Ergebnis nach Steuern	3.986	2.764	+44,2	11.154	9.376	+19,0
Konzernbereich Automobile²						
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	3.665	3.104	+18,1	10.697	9.850	+8,6
F&E-Quote (%)	7,2	6,6		6,8	6,6	
Cash-flow laufendes Geschäft	7.398	4.723	+56,6	20.921	14.931	+40,1
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ³	4.354	4.580	-4,9	12.309	11.441	+7,6
davon: Sachinvestitionen	2.985	3.455	-13,6	8.186	7.853	+4,2
Sachinvestitionsquote (%)	5,9	7,4		5,2	5,3	
Netto-Cash-flow	3.044	144	x	8.612	3.490	x
Netto-Liquidität am 30.09.				19.787	24.794	-20,2

1 Mengendaten inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund statistischer Fortschreibung aktualisiert.

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

3 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 3. Quartal 4.263 (4.448) Mio. €, Januar bis September 11.714 (11.230) Mio. €.

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

Verbrauchs- und Emissionswerte sowie Angaben zu Reichweiten wurden auf Basis des weltweit harmonisierten Prüfverfahrens für Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge (Worldwide Harmonized Light Vehicles Text Procedure, WLTP) ermittelt. In der Praxis kann die tatsächliche Reichweite von der nach WLTP prognostizierten abweichen.

Wesentliche Fakten

- > Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns belaufen sich auf 8,0 (8,1) Mio. Fahrzeuge; Rückgang insbesondere in Asien-Pazifik, höhere Nachfrage vor allem in Westeuropa und Südamerika; Pkw-Marktanteil in rückläufigem Weltgesamtmarkt ausgebaut
- > Umsatzerlöse des Konzerns steigen um 6,9 % auf 186,6 Mrd. €
- > Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen nimmt um 1,5 Mrd. € auf 14,8 Mrd. € zu; Verbesserungen vor allem im Mix sowie + 0,5 Mrd. € aus Fair-Value-Bewertung auf Derivate
- > Operatives Ergebnis übertrifft mit 13,5 Mrd. € den Vorjahreswert um 2,7 Mrd. €; negative Sondereinflüsse aus der Dieseldematik von -1,3 (-2,4) Mrd. €
- > Ergebnis vor Steuern erhöht sich auf 14,6 (12,5) Mrd. €
- > Netto-Cash-flow des Automobilbereichs mit 8,6 Mrd. € um 5,1 Mrd. € über dem niedrigen Vorjahreswert; Sachinvestitionsquote beträgt 5,2 (5,3) %
- > Netto-Liquidität im Automobilbereich bei 19,8 Mrd. €; negativer Effekt auf den Ausweis der Netto-Liquidität aus dem neuen IFRS 16 in Höhe von 5,3 Mrd. €
- > Begeisternde Produkte:
 - Volkswagen Pkw feiert die Weltpremieren seines neuen Markenauftritts und des ID.3, das erste Modell auf Basis des Modulare E-Antriebs-Baukastens
 - Bei Audi debütiert der RS 7 Sportback; Studie AI:TRAIL ist die Vision eines elektrisch angetriebenen Offroaders der Zukunft
 - ŠKODA stellt die Erdgasmodelle Scala G-Tec und Kamiq G-Tec vor
 - SEAT präsentiert den elektrisch angetriebenen Mii electric; Konzeptfahrzeug CUPRA Tavasca überzeugt als dynamisches SUV-Coupé mit Elektroantrieb
 - Bei Porsche geht mit dem Taycan der erste rein elektrische Sportwagen an den Start
 - Lamborghini beeindruckt mit dem Hybrid-Supersportwagen Sián FKP 37
 - Volkswagen Nutzfahrzeuge zeigt den umfangreich überarbeiteten California 6.1

Wichtige Ereignisse

MESSEN UND VERANSTALTUNGEN

Im dritten Quartal 2019 stellten die Marken des Volkswagen Konzerns auf zahlreichen Messen und Veranstaltungen beeindruckende neue Produkte vor.

Internationale Automobilausstellung (IAA)

Auf der Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt präsentierte die Marke Volkswagen Pkw ihren neuen Markenauftritt, der weltweit auf allen Kanälen ein neues Markenerlebnis schaffen soll. Zentraler Bestandteil ist das neue Logo, das – in flacher 2D-Optik und auf seine essenziellen Bestandteile reduziert – besonders flexibel und hervorragend für digitale Anwendungen einsetzbar ist. Mit seinem neuen Erscheinungsbild präsentiert sich Volkswagen moderner, menschlicher und authentischer. Es markiert den Start einer neuen Ära für Volkswagen, für den auf der Produktseite der vollelektrische ID.3 steht, der ebenfalls Weltpremiere feierte. Als erstes Modell aus der ID.-Baureihe basiert er auf dem Modularen E-Antriebs-Baukasten und ist emissionsfrei, höchst effizient und voll vernetzt unterwegs. Die Batterien des ID.3 sind im Fahrzeugboden integriert, was sich positiv auf den Schwerpunkt und die Fahrdynamik auswirkt. Durch den langen Radstand und sehr kurze Überhänge ergibt sich ein besonders großer Innenraum, der neue Standards in der Kompaktklasse setzt. Neben dem Display im Cockpit liefert ein neu entwickelter, zentral positionierter Touchscreen mit einer Bildschirmdiagonale von 10 Zoll dem Fahrer alle wichtigen Informationen. Der ID.3 wird zum Serienstart mit einem 150 kW (204 PS) starken Elektromotor ausgestattet und mit drei Batteriegrößen angeboten: Die Basisvariante hat einen nutzbaren Energiegehalt von 45 kWh und ermöglicht eine Reichweite von bis zu 330 km. Mit der Batterievariante 58 kWh ist eine Reichweite von bis zu 420 km möglich, die größte Batterievariante mit 77 kWh ermöglicht bis zu 550 km. Dank seiner Schnellladefähigkeit lassen sich beim ID.3 mit 100 kW Ladeleistung innerhalb von 30 min rund 290 km Reichweite nachladen (alle km-Angaben im WLTP-Zyklus). Mit einer zweiten Weltpremiere stellte die Marke Volkswagen Pkw in Frankfurt das T-Roc Cabriolet vor, das die Palette des beliebten Crossover-Modells erweitern und mehr Lifestyle in das SUV-Angebot bringen soll. Das Fahrzeug bietet die passende Mischung aus markantem Design, einer SUV-typisch erhöhten Sitzposition, hoher Flexibilität und dem einzigartigen Fahrgefühl eines Cabrios. Sein serienmäßig vollautomatisches Stoffverdeck öffnet sich in nur 9 sec, auch während der Fahrt bis zu einer Geschwindigkeit von 30 km/h. Neben dem ausfahrbaren Überschlagschutz sorgt unter anderem ein verstärkter Frontscheibenrahmen für die Sicherheit der Insassen. Mit dem optional verfügbaren Infotainmentsystem der neuesten Generation ist das T-Roc Cabriolet auf Wunsch

permanent online, sobald sich der Fahrer im Volkswagen System angemeldet hat. Informationen zum Fahrzeug und zu Online-Diensten werden auf dem bis zu 8 Zoll großen Bildschirm des Infotainmentsystems angezeigt. Im Zusammenspiel mit dem zusätzlich erhältlichen Active Info Display mit 11,7 Zoll entsteht eine komplett digitale Cockpit-Landschaft.

Auch die Marke Audi feierte auf der IAA zwei Weltpremieren. Die neue Generation des RS 7 Sportback ist ein viertüriges Hochleistungs-Coupé in Form eines Gran-Turismo. Die flache und breite Front, die weit ausgestellten Radhäuser, eine Seitenansicht mit scharf gespannten Linien sowie ein Heck mit geschwungener Abrisskante und markantem Stoßfänger verleihen dem Fahrzeug ein ästhetisches und gleichzeitig progressives Design. Ein 4.0 TFSI-Motor mit 441 kW (600 PS) beschleunigt den Sportback in lediglich 3,6 sec von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 250 km/h, mit optionalem „Dynamikpaket plus“ sogar bei 305 km/h. Dank des Mildhybrid-Systems (MHEV) mit 48 Volt-Hauptbordnetz kombiniert der Motor maximale Performance mit hoher Effizienz: mit Hilfe eines Riemen-Starter-Generators kann er bis zu 12 kW Leistung zurückgewinnen und als Energie in einen Lithium-Ionen-Akku einspeisen. Mit der zweiten Weltpremiere stellte Audi den AI:TRAIL vor. Der vollelektrisch angetriebene Offroader präsentiert sich als ein umfassendes Konzept nachhaltiger Mobilität für Wege abseits des Asphalts sowie für das automatisierte Fahren. Seine bis in den Bodbereich verglaste Kabine erlaubt eine optimale Rundumsicht. Die großzügig dimensionierte Batteriekapazität sorgt selbst abseits engmaschiger Ladenetze für ausreichend Reichweite. Angetrieben wird der AI:TRAIL von vier Elektromotoren, die jeweils direkt ein Rad antreiben. Die Leistung beträgt 320 kW (435 PS). Der Audi AI:TRAIL ist neben dem Audi Aicon, dem AI:ME und dem AI:RACE der vierte Vertreter in der Reihe von Konzeptfahrzeugen mit Elektroantrieb; alle waren in Frankfurt ausgestellt. Abgerundet wurde der Messeauftritt von weiteren Neuheiten, darunter die aufgewerteten Modelle A4 und Q7, der A1 citycarver, der Q3 Sportback und der Audi RS 6 Avant.

Auf dem Messestand von ŠKODA waren mit dem Superb iV und dem Citigo^e iV die ersten elektrifizierten Serienmodelle der tschechischen Marke zu sehen. Der Superb iV verfügt über einen Plug-in-Hybridantrieb, der einen effizienten Benzinmotor mit einem Elektromotor zu einer Systemleistung von 160 kW (218 PS) kombiniert. Er kann bis zu 56 km (im WLTP-Zyklus) emissionsfrei fahren, der CO₂-Ausstoß im kombinierten Betrieb liegt bei weniger als 35 g/km. Mit einer komplett geladenen Batterie und vollem Tank schafft der Superb iV bis zu 930 km (im WLTP-Zyklus) ohne Zwischenstopp. Der Citigo^e iV ist der erste rein elektrische ŠKODA und mit einem 61 kW (83 PS) starken Elektromotor emissionsfrei

unterwegs. Die praxisnahe Reichweite im WLTP-Zyklus beträgt bis zu 260 km. Mit dem Scala G-Tec und dem Kamiq G-Tec will ŠKODA noch in diesem Jahr seine Palette besonders umweltbewusster und effizienter Erdgas-Varianten erweitern; auf der IAA waren seriennahe Studien der Modelle zu sehen. Die Monte Carlo-Versionen des Scala und des Kamiq sind die neuen sportlichen Lifestyle-Varianten im Kompakt- und City-SUV-Segment. In Anlehnung an die Rallye Historie von ŠKODA treten beide Modelle mit sportlich markanten schwarzen Elementen auf und bieten eine verbesserte Ausstattung im Vergleich zum Basismodell. Der ausschließlich als Kombi erhältliche Superb Scout kombiniert robuste Karosserieverkleidungen, Allradantrieb und erhöhte Bodenhöhe mit der Eleganz eines multifunktionalen Lifestyle-Kombis und allen Vorzügen der Superb-Familie.

SEAT stellte mit neuen Modellen und Konzeptfahrzeugen das Thema Elektrifizierung in den Mittelpunkt. Mit dem Mii electric, dem ersten vollelektrischen Serienmodell, läutet die spanische Marke ihr Elektrozeitalter ein. Er überzeugt mit dynamischem Fahrverhalten, elegantem Design sowie modernsten Konnektivitätsfunktionen und voller Alltagstauglichkeit. Sein moderner, kräftiger Elektroantrieb stellt eine Leistung von 61 kW (83 PS) zur Verfügung. Der Lithium-Ionen-Akku bietet mit einer Kapazität von 36,8 kWh eine Reichweite von bis zu 260 km im WLTP-Zyklus. Im Schnellladebetrieb mit Gleichstrom ist der Akku in rund einer Stunde wieder auf 80 % seiner Kapazität aufgeladen. Der Tarraco FR mit Plug-in-Hybridantrieb (PHEV) ist das bisher stärkste Fahrzeug der Modellreihe. Sein moderner Antriebsstrang besteht aus einem 1.4 TSI-Benzinmotor mit 110 kW (150 PS) kombiniert mit einem 85 kW (115 PS) starken Elektromotor. Die maximale Gesamtleistung des Systems beträgt 180 kW (245 PS), damit beschleunigt der SEAT Tarraco FR PHEV in nur 7,4 sec von 0 auf 100 km/h. Seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 217 km/h. Die Karosserie strahlt mit den breiteren Radkästen, einem sportlichen Dachspoiler, FR-Kühlergrill und 19-Zoll-Leichtmetallfelgen Selbstbewusstsein und Dynamik aus. Mit dem Tavascan präsentierte CUPRA die Vision eines vollelektrisch angetriebenen SUV-Coupés. Das Konzeptfahrzeug verbindet modernste Antriebstechnologie mit dem eleganten, sportlichen und ausdrucksstarken Design eines viertürigen Crossover-SUV. Mit einer Leistung von 225 kW (306 PS) ist der Tavascan dynamisch und zugleich emissionsfrei unterwegs. Die Batterie mit 77 kWh erlaubt eine Reichweite von bis zu 450 km im WLTP-Zyklus.

Im Mittelpunkt des IAA-Auftritts von Porsche stand der erste vollelektrische Sportwagen der Marke: der Taycan. Mit ihm startet Porsche in ein neues Zeitalter und baut sein Produktangebot im Bereich der Elektromobilität konsequent aus. Die viertürige Sportlimousine überzeugt mit Porschetypischer Performance, Konnektivität und vollumfänglicher Alltagstauglichkeit. Zudem werden in Sachen Nachhaltigkeit und Digitalisierung hochmoderne Produktionsmethoden angewendet. Die ersten Modelle der neuen Baureihe, Taycan Turbo S und Taycan Turbo, bilden die Speerspitze der Porsche-E-Performance und zählen zu den leistungsstärksten Serienmodellen, die der Sportwagenhersteller derzeit in sei-

nem Produktportfolio hat. In der Topversion Turbo S kommt der Taycan auf eine Leistung von 560 kW (761 PS). Den Sprint von 0 auf 100 km/h absolviert er in lediglich 2,8 sec. Die Reichweite beträgt bis zu 412 km im WLTP-Zyklus. Weitere Highlights waren die Allrad-Modelle 911 Carrera 4 Coupé und 911 Carrera 4 Cabriolet, drei neue Hybridmodelle in der Cayenne-Baureihe sowie das Top-Modell der kompakten SUV-Baureihe, der Macan Turbo.

Lamborghini zog mit der Vorstellung seines ersten Hybrid-Supersportwagens die Aufmerksamkeit der Messebesucher auf sich: Der Sián FKP 37 ist der leistungsstärkste Lamborghini aller Zeiten und wartet mit neuen Werkstoff- und Hybridtechnologien auf, darunter dem weltweit ersten Einsatz eines Superkondensators anstatt einer Lithium-Ionen-Batterie. Mit dem bisher niedrigsten Gewicht eines V12-Modells und einer Systemleistung von 602 kW (819 PS) beschleunigt der Sián FKP 37 in weniger als 2,8 sec von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei über 350 km/h. Neben dem Sián FKP 37 waren auf dem Messestand der Urus und der Huracán EVO zu sehen.

Caravan Salon

Auf dem Caravan Salon 2019 in Düsseldorf feierte Volkswagen Nutzfahrzeuge das Debüt des California 6.1. Der umfangreich überarbeitete Campervan wird wie sein Vorgänger in den Ausstattungsversionen Beach, Coast und Ocean angeboten. Optisch differenzieren sich die drei Modelle unter anderem über die unterschiedlich konfigurierte neue Frontpartie voneinander. Das Interieur prägen neue Armaturen mit optional erstmals volldigitalen Instrumenten sowie ein neues Camper-Bedienteil mit Touchscreen in der Dachkonsole. Die Küchen- und Schrankelemente wurden veredelt, die Schlafmöglichkeiten optimiert. Neue Ausstattungen wie zum Beispiel ein Seitenwindassistent erhöhen den Fahrkomfort. Das neue Infotainmentsystem mit integriertem Online-Zugang bietet eine optimale Vernetzung. Angetrieben wird der California 6.1 von effizienten TDI-Motoren von 81 kW (110 PS) bis 146 kW (199 PS). Parallel zum California 6.1 wurden in Düsseldorf der Grand California und der Caddy Beach gezeigt.

AUSZEICHNUNGEN

Gleich mehrere Modelle des Volkswagen Konzerns erhielten im dritten Quartal 2019 im unabhängigen Euro-NCAP-Crash-Test die Höchstnote von fünf Sternen. ŠKODA überzeugte mit seinem Scala und dem Kamiq. Darüber hinaus wurde der A1 von Audi ausgezeichnet. Die übergreifende Sicherheitsbewertung setzt sich aus den Ergebnissen in den vier Kategorien Insassenschutz für Erwachsene, Kinder und ungeschützte Verkehrsteilnehmer sowie Sicherheitsunterstützung zusammen.

Anfang Juli 2019 wählten die Leser von OFF ROAD den Amarok V6 der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge zum besten Pickup unter den Geländewagen des Jahres. Der Amarok holte diesen Leserpreis 2019 damit bereits zum siebten Mal seit 2011.

Ende Juli 2019 gewann ŠKODA für sein Projekt dProduction im tschechischen Werk Kvasiny den renommierten

„Automotive Lean Production Award“ in der Kategorie Special Award – Smart Digital Application. Das Projekt befasst sich mit der Digitalisierung von Fertigungsprozessen im Zuge der Implementierung von Technologien der Industrie 4.0. Das Branchenmagazin AUTOMOBIL PRODUKTION und die Unternehmensberatung Agamus Consult wählten die Sieger der „Automotive Lean Production Awards“ unter mehr als 1.200 Bewerbern in 17 Ländern aus.

Der Multivan der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge punktete im August 2019 mit einem Doppelsieg bei der ersten „Reisemobil-Wahl“ der Auto Zeitung: Der California entschied die Klasse der Kastenwagen/Campingbusse für sich, der Transporter dominierte die Kategorie der Basisfahrzeuge. Die Redaktion der Zeitschrift hatte ihre Leser aufgerufen, in fünf Kategorien die besten Reisemobile zu wählen.

Mitte September 2019 erhielt der Volkswagen Konzern beim „Automotive Brand Contest 2019“ des Rats für Formgebung zahlreiche Auszeichnungen. In der Kategorie Concepts wurde die Marke Volkswagen Pkw für die Studie ID. ROOMZZ mit dem Hauptpreis „Best of Best“ ausgezeichnet, die Studie ID. BUGGY wurde als „Winner“ gekürt. SEAT konnte in derselben Kategorie mit seinem Konzeptfahrzeug CUPRA Formentor ebenso als „Winner“ überzeugen. Die Marke Volkswagen Pkw wurde außerdem für den Passat in der Kategorie Interior mit „Best of Best“ ausgezeichnet, der T-Cross wurde hier als „Winner“ gewählt. Darüber hinaus gewann der T-Cross die „Best of Best“-Auszeichnung in der Kategorie Exterior Volume Brand, der Passat wurde hier als „Winner“ bestimmt. Der renommierte Designpreis ist der einzige internationale Designwettbewerb der Automobilbranche; die Jury setzt sich aus Vertretern der Medien, des Designs, der Markenkommunikation sowie der Hochschulen zusammen.

Ebenso Mitte September 2019 überzeugten gleich mehrere Volkswagen Konzernmodelle bei der Leserwahl „BEST OF mobility 2019“. Volkswagen Pkw erhielt eine Auszeichnung für seinen ID.3 in der Kategorie Electric Cars Economy. Audi wurde in der Kategorie Electric Cars Executive für den e-tron ausgezeichnet. ŠKODA gewann mit dem VISION iV in der Kategorie Concept Car. MAN wurde für den Lion's City in der Kategorie Public Transport gekürt. Die Leserwahl „BEST OF mobility“ führt der HUSS-VERLAG in Zusammenarbeit mit dem internationalen Beratungsunternehmen Deloitte und dem Verband der Automobilindustrie (VDA) durch.

Ende September 2019 gewann der Volkswagen Konzern mit seinen Marken mehrfach die Auszeichnung „autonis – die beste Design-Neuheit 2019“ bei der Leserwahl des Fachmagazins auto motor und sport. Audi überzeugte die Leser mit dem A1 in der Kategorie Kleinwagen und dem A6 Avant in der Oberklasse. Porsche wurde für seinen 911 in der Kategorie Sportwagen und den Macan in der Klasse Große SUV gekürt. Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge erhielt die Auszeichnung für den neuen Multivan in der Kategorie Vans. Insgesamt 100 neue Modelle standen 2019 in zehn Fahrzeugklassen zur Wahl.

Ebenso Ende September 2019 erhielt das Volkswagen Werk Wolfsburg für seine effiziente und nachhaltige Produktion den „Lean & Green Management Award 2019“ in der

Rubrik Automotive OEM. An dem Wettbewerb haben über 250 Werke aus mehr als zehn Ländern und 20 unterschiedlichen Industriezweigen teilgenommen.

JUBILÄEN

Ende Juli 2019 lief im Werk von Volkswagen Slovakia in Bratislava der einmillionste Touareg vom Band. Zum Produktionsjubiläum präsentierte die Marke das stilvolle Sondermodell „ONE Million“, das mit exklusiver Ausstattung die Modellreihe des Flaggschiffs ergänzt. Der Touareg ist seit Ende 2002 ein fester Bestandteil der Modellpalette von Volkswagen Pkw.

KOOPERATIONEN

Im Juli 2019 gab Volkswagen bekannt, zusammen mit Ford in das an der Entwicklung eines Systems für das Autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI zu investieren. Die Allianz erlaubt beiden Unternehmen, unabhängig voneinander das Self-Driving System von Argo AI in eigene Modelle zu integrieren. Dieses System soll vollautomatisiertes Fahren ermöglichen und insbesondere Ridesharing-Anbietern und Lieferdiensten in Innenstädten neue Möglichkeiten durch vollautomatisierte Fahrzeuge eröffnen. Zudem beabsichtigt Ford, den Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) von Volkswagen für ein emissionsfreies Volumenmodell zu nutzen, das ab 2023 in Europa angeboten werden soll. Mit der Kooperation wollen Volkswagen und Ford ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöhen, die Produkte noch besser auf die Wünsche der Kunden weltweit abstimmen und gleichzeitig Synergien bei Kosten und Investitionen heben. Der Vollzug der Argo Transaktion steht unter dem Vorbehalt verschiedener behördlicher Freigaben und weiterer Bedingungen.

Im Juli 2019 weitete Volkswagen sein Engagement im Bereich der Ladeinfrastruktur aus und kündigte an, künftig eng mit der has-to-be GmbH zusammenzuarbeiten, einem führenden Anbieter von Betriebssystemen für die Elektromobilität. Dazu übernimmt der Konzern über seine Tochtergesellschaft Volkswagen Group Charging GmbH und die dazugehörige Marke Elli (Electric Life) eine Minderheitsbeteiligung an dem Unternehmen. Gemeinsam wollen has-to-be und Volkswagen den Ausbau des europaweiten Ladenetzes vorantreiben und am wachsenden Markt für Ladelösungen partizipieren. Auch die konzerneigenen Ladesäulen werden bereits teilweise mit der Software von has-to-be betrieben und sind damit Teil eines ganzheitlichen, integrierten Ladeökosystems.

Ende August 2019 hat sich Volkswagen eine Minderheitsbeteiligung an dem Technologie-Unternehmen SeeReal Technologies S.A. gesichert. Die Beteiligung fördert den Zugang des Konzerns zu wegweisender Augmented Reality (Erweiterte Realität) im Bereich zukünftiger dreidimensionaler und holographischer Anzeigetechnologien im Auto. Im Gegensatz zu den bereits auf dem Markt erhältlichen Head-up-Displays werden die Informationen im Bereich der Augmented Reality-Technologie in das Blickfeld des Fahrers mit direktem Bezug zur Umwelt projiziert.

Volkswagen Aktie

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

Der DAX lag über dem Wert zum Jahresende 2018. Positiv wirkte eine expansivere Geldpolitik der US-amerikanischen Notenbank und der Europäischen Zentralbank. Unsicherheiten hinsichtlich der Wirtschaftspolitik der US-Regierung, der andauernden Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (EU) sowie des Wachstums der Weltwirtschaft belasteten die Notierungen.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG lagen in den ersten neun Monaten 2019 über dem Niveau vom Jahresende 2018. Positive Impulse lieferten vor allem gute Unternehmenszahlen. Belastet wurden die Notierungen insbesondere durch Unsicherheiten bezüglich der zukünftigen regulatorischen Rahmenbedingungen für Diesel- und Elektrofahrzeuge, der US-Zollpolitik, der andauernden Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus der EU, der Abkühlung des chinesischen Marktes sowie des Testverfahrens zur Bestimmung von Schadstoff- und CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen – das sogenannte WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure).

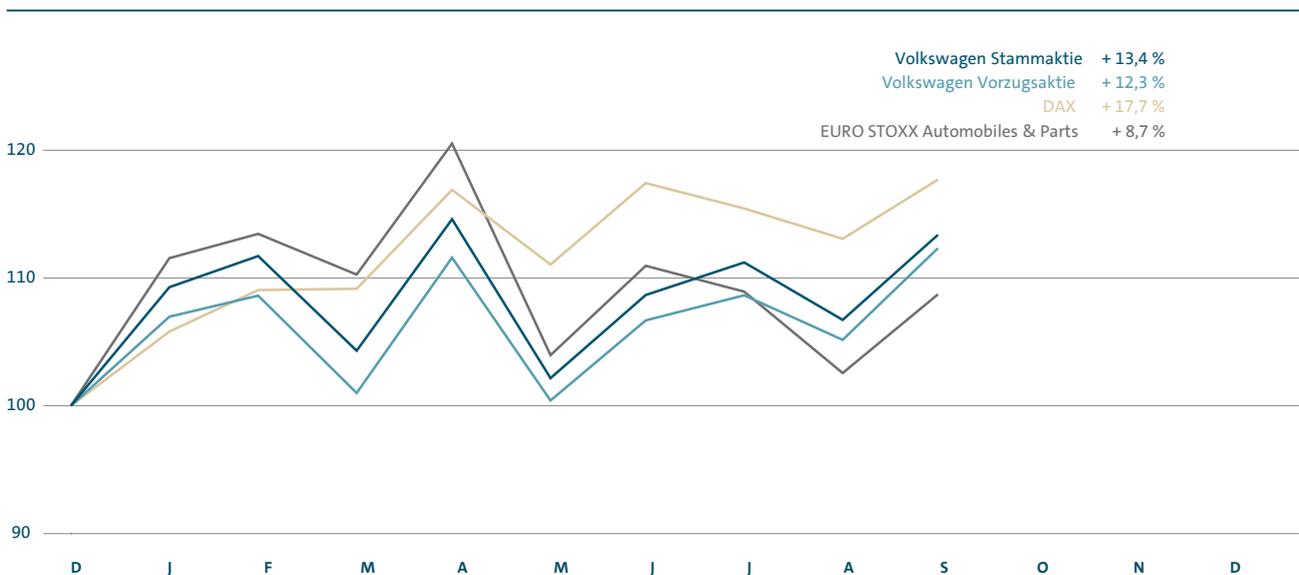
Angaben und Erläuterungen zum Ergebnis je Aktie finden Sie im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses. Weitere Daten zur Volkswagen Aktie sowie Nachrichten, Berichte und Präsentationen zum Unternehmen sind auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2019

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	166,60	135,60	157,70
	Datum	18.04.	03.01.	30.09.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	163,14	134,76	156,06
	Datum	18.04.	03.01.	30.09.
DAX	Kurs	12.630	10.417	12.428
	Datum	04.07.	03.01.	30.09.
ESTX Auto & Parts	Kurs	527	412	459
	Datum	18.04.	03.01.	30.09.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2018 BIS SEPTEMBER 2019

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2018 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

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

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

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

Die Volkswirtschaften Zentraleuropas erzielten in den ersten neun Monaten 2019 weiterhin verhältnismäßig hohe Wachstumsraten, welche ebenfalls mehrheitlich zurückgingen. In Osteuropa verringerte sich das BIP-Wachstum, was insbesondere auf die konjunkturelle Entwicklung Russlands – als größte Volkswirtschaft der Region – zurückzuführen war.

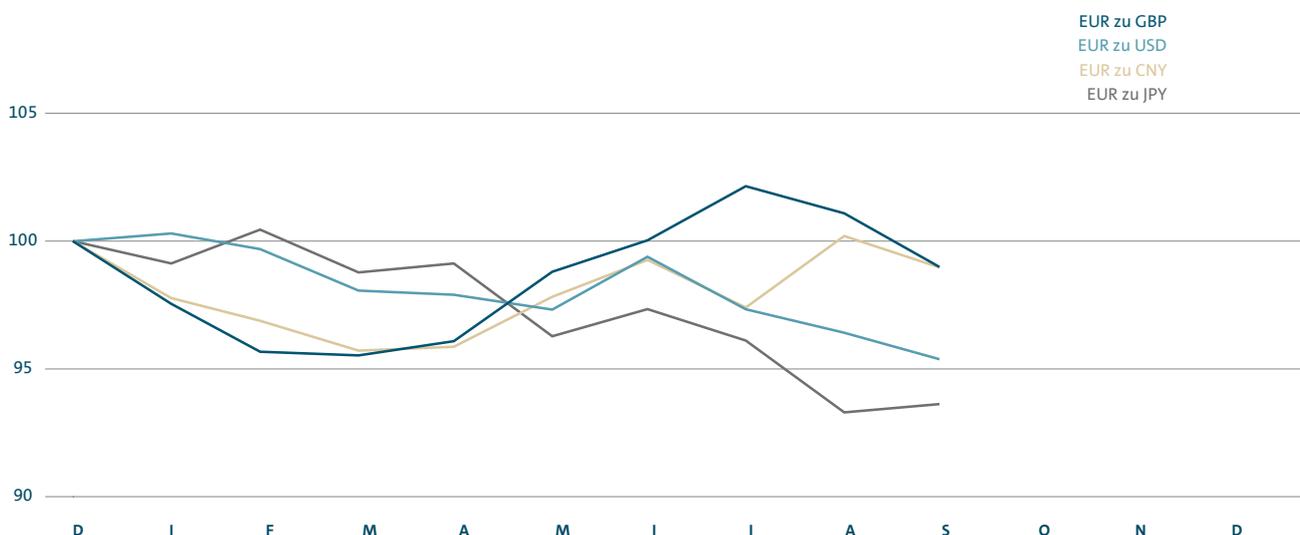
Die in der Türkei im Jahr 2018 begonnene wirtschaftliche Schwächephase setzte sich im Berichtszeitraum fort. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen eine im Vergleich zum Vorjahreszeitraum niedrigere Steigerungsrate des BIP aus.

Das robuste Wachstum der US-Wirtschaft schwächte sich im Verlauf des Jahres 2019 sukzessive ab. Wesentliche Impulse kamen von der privaten Inlandsnachfrage. Die US-Notenbank senkte den Leitzins bei stabiler Lage am Arbeitsmarkt und relativ beständiger Inflationsentwicklung. In Kanada und insbesondere in Mexiko ließ die Dynamik im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum 2018 nach.

Brasilien hat von Januar bis September 2019 das leichte Wirtschaftswachstum der Vorquartale fortgesetzt, die Situation in Südamerikas größter Volkswirtschaft blieb jedoch weiterhin angespannt. In Argentinien hielt die rezessive Wirtschaftsentwicklung bei hoher Inflation und einem starken Währungsverfall an.

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2018 BIS SEPTEMBER 2019

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2018 = 100



Die chinesische Wirtschaft setzte ihr Wachstum im Berichtszeitraum mit hoher, jedoch schwächer werdender Dynamik fort. Staatliche Stützungsmaßnahmen infolge der handelspolitischen Auseinandersetzungen zwischen China und den USA wurden im Jahresverlauf 2019 fortgeführt. Indien verzeichnete weiterhin eine verhältnismäßig hohe Wachstumsgeschwindigkeit. Japan registrierte gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ein BIP-Wachstum auf etwa gleichem Niveau.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2019 hat sich die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Vorjahreszeitraum schwächer entwickelt (-5,0%). Während in der Region Zentral- und Osteuropa die Neuzulassungen den Wert des Vorjahres leicht übertrafen, verzeichneten die Gesamtmärkte in Westeuropa, Nahost, Nordamerika, Südamerika sowie Asien-Pazifik Einbußen.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis September 2019 leicht unter dem Vorjahresniveau.

In Westeuropa unterschritt die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum unter anderem WLTP-bedingt das Vorjahresniveau. Dabei schwächten sich die Neuzulassungen in den größten Einzelmärkten in unterschiedlicher Stärke ab. Einen leichten Rückgang verzeichneten die Pkw-Verkäufe in Frankreich und Italien. In Großbritannien lag das Pkw-Marktvolumen ebenfalls leicht unter dem Vorjahreswert. Der ungewisse Ausgang der Austrittsverhandlungen mit der EU belastete dort weiterhin die Nachfrage. Spürbar rückläufig entwickelte sich im Berichtszeitraum der Pkw-Markt in Spanien. Der Anteil der neu zugelassenen Dieselfahrzeuge am Pkw-Gesamtmarkt in Westeuropa sank im Zeitraum Januar bis September 2019 auf 32,2 (36,9)%.

Trotz des ungewissen Ausgangs der Austrittsverhandlungen zwischen der EU und Großbritannien übertrafen die Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen in Westeuropa das Niveau des Vorjahres deutlich.

In Deutschland lag die Zahl der Pkw-Verkäufe in den ersten neun Monaten 2019 leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Neben der konjunkturellen Lage und der gestiegenen gewerblichen Nachfrage haben Verkaufshilfen, insbesondere in Form einer Umweltprämie, die positive Entwicklung begünstigt.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland war im Berichtszeitraum deutlich höher als in der Vergleichsperiode 2018.

In der Region Zentral- und Osteuropa übertraf die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum das Vorjahresniveau leicht. Dabei entwickelten sich die einzelnen zentraleuropäischen EU-Märkte uneinheitlich. Nach einem trotz der Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Januar 2019 robusten Start schwächte sich der russische Pkw-Markt im weiteren Jahresverlauf ab

und lag am Ende der Berichtsperiode leicht unter dem Wert des Vorjahreszeitraums.

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

Auf dem Pkw-Markt in der Türkei war die Nachfrage von Januar bis September 2019 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum aufgrund der verschlechterten gesamtwirtschaftlichen Situation weiterhin drastisch rückläufig. In Südafrika blieb die Zahl der Pkw-Verkäufe moderat unter dem schwachen Niveau des Vorjahres.

In Nordamerika gingen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahreswert leicht zurück. Auch das Marktvolumen in den USA blieb leicht unter dem hohen Vorjahresniveau. Während leichte Nutzfahrzeuge wie SUV- und Pickup-Modelle weiterhin eine positive Nachfrageentwicklung verzeichneten, war das Pkw-Segment rückläufig. Auf dem kanadischen Automobilmarkt setzte sich der seit dem zweiten Quartal 2018 rückläufige Trend auch im Verlauf des Berichtsjahres fort. In Mexiko unterschritt die Zahl der verkauften Fahrzeuge den vergleichbaren Vorjahreswert spürbar.

Auf den Märkten der Region Südamerika war das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten neun Monaten 2019 insgesamt moderat rückläufig. In Brasilien setzte sich die Erholung der Automobilnachfrage dabei mit einer hohen Wachstumsrate fort; die Zahl der Neuzulassungen lag allerdings noch deutlich unter dem Rekordniveau des Vergleichszeitraums 2012. Auf dem argentinischen Markt wirkte sich die Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Situation weiterhin negativ auf die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus: Von Januar bis September 2019 reduzierten sich die Verkaufszahlen drastisch.

In der Region Asien-Pazifik lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum merklich unter dem Vorjahresniveau. Das war vor allem auf die Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes zurückzuführen, der das Nachfragevolumen des Vorjahres spürbar verfehlte. Belastend wirkte weiterhin der anhaltende Handelskonflikt zwischen China und den USA. Auf dem indischen Pkw-Markt gingen die Verkäufe in den ersten neun Monaten 2019 gegenüber dem Vorjahr deutlich zurück. In Japan übertraf der Fahrzeugmarkt das Vorjahresniveau leicht.

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

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

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

Die Nachfrage in Westeuropa stieg in den ersten drei Quartalen 2019 spürbar über das Niveau von 2018. In Deutschland, dem größten Markt Westeuropas, lagen die Neuzulassungen in den ersten neun Monaten 2019 deutlich über dem Vorjahreswert. Während die Nachfrage in Italien moderat und in Spanien leicht unter dem Niveau des Vorjahres blieb, entwickelte sie sich in Frankreich spürbar und in Großbritannien stark positiv.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag das Zulassungsvolumen von Januar bis September 2019 leicht unter dem Vorjahresniveau. Die Nachfrage in Russland ging ebenfalls leicht zurück.

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

Die Nachfrage nach Bussen lag von Januar bis September 2019 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten signifikant über dem Niveau des Vorjahres. Hierzu trugen vor allem ein deutlicher Anstieg in Westeuropa und ein erheblicher Zuwachs in Brasilien bei.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Im Marinemarkt setzte sich die zurückhaltende Bestelltätigkeit in den ersten neun Monaten 2019 fort, insgesamt lag der Marinemarkt deutlich unter Vorjahresniveau. Insbesondere in der Handelsschifffahrt gingen die Bestellungen aufgrund der zunehmenden Verunsicherung der Märkte deutlich zurück. Eine weiterhin stabile Nachfrage zeigte sich bei Kreuzfahrtschiffen, Passagierfähren sowie Fischereischiffen. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten nach wie vor Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung. Geplante strengere Emissionsrichtlinien bedingten einen positiven Trend zugunsten von gasbetriebenen oder mit Dual-Fuel-Motoren ausgerüsteten Schiffen. Übergreifend für alle Segmente ist aufgrund des niedrigen Marktvolumens weiterhin ein deutlicher Wettbewerbsdruck und damit verbunden ein niedriges Preisniveau spürbar.

Der Markt für die Energieerzeugung zeigte sich im bisherigen Verlauf des Jahres 2019 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres leicht verbessert. Der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken hielt unverändert an. Wei-

terhin bestand ein hoher Bedarf an Energielösungen, mit starker Tendenz hin zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit. Bei allen Projekten war ein anhaltend starker Wettbewerbs- und Preisdruck zu erkennen, der die Ergebnisqualität der Aufträge belastete. Zudem führten die unverändert schwierigen Finanzierungsbedingungen auf der Kundenseite, insbesondere bei größeren Projekten, häufig zu Verzögerungen bei der Auftragsvergabe.

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

Der After-Sales-Markt für Dieselmotoren entwickelte sich in der Marinesparte positiv und profitierte von einem weiter steigenden Interesse an langlaufenden Wartungsverträgen und Nachrüstungsleistungen. In der Kraftwerkssparte wurde der After-Sales-Markt durch Verschiebungen im Energiemix und durch regulatorische Änderungen in wichtigen Absatzmärkten belastet. Im Bereich Turbomaschinen verbesserte sich der After-Sales-Markt deutlich. Zudem ergaben sich hier neue Vertriebsmöglichkeiten in den Bereichen Digitalisierung und langlaufende Serviceverträge.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

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

Von Januar bis September 2019 war auf dem europäischen Markt insgesamt ein leichter Rückgang der Nachfrage nach Neufahrzeugen zu verzeichnen. In der Folge entwickelte sich auch der Zugang neuer Leasing- und Finanzierungsverträge leicht rückläufig. Die Gebrauchtwagenverkäufe in Europa stiegen leicht an, wohingegen bei den Leasing- und Finanzierungsverträgen für Gebrauchtwagen ein leichter Rückgang zu verzeichnen war. After-Sales-Produkte wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträge wurden in den ersten neun Monaten 2019 vermehrt nachgefragt. Automobilbezogene Versicherungen konnten einen geringen Anstieg erzielen.

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

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

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

In Brasilien knüpfte das Verbraucherkreditgeschäft und das landesspezifische Finanzdienstleistungsprodukt Consorcio – eine Kombination aus Sparplan und Lotterie – an die verhalten positive Entwicklung aus dem Jahr 2018 an. Knapp die Hälfte des Neuwagenabsatzes war im Berichtszeitraum mit Finanzdienstleistungsprodukten versehen. Auf dem argentinischen Markt stellten die infolge der jüngsten Wirtschaftskrise stark gestiegenen Zinsen eine Herausforderung für den Vertrieb von Finanzierungs- und Leasingprodukten dar.

In der Region Asien-Pazifik hat sich die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen in den ersten neun Monaten 2019 uneinheitlich entwickelt. In China stagnierte der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und das Wachstum bei neuen Verträgen verlangsamte sich aufgrund der rückläufigen Pkw-Verkäufe. Lockerungen bei den bestehenden Zulassungsbeschränkungen in Ballungsgebieten bieten, neben dem Binnenland und dem Gebrauchtwagenmarkt, ein hohes Potenzial, Neukunden für automobilbezogene Finanzdienstleistungen zu gewinnen. In Indien und Japan stieg die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten.

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

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Von Januar bis September 2019 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 8.005.166 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 1,5% oder 125.426 Einheiten weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während die Verkaufszahlen im Bereich Nutzfahrzeuge den Vorjahreswert übertrafen, war die Zahl der an Kunden übergebenen Modelle aus dem Bereich Pkw leicht rückläufig. Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wird seit dem 1. Januar 2019 im Bereich Pkw berichtet, die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Die Grafik auf Seite 11 zeigt die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen nach Einzelmonaten im Vergleich zum Vorjahr. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen des Bereichs Pkw sowie auf die Auslieferungen des Bereichs Nutzfahrzeuge getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

	2019	2018	%
Pkw	7.826.075	7.964.264	-1,7
Nutzfahrzeuge	179.091	166.328	+7,7
Gesamt	8.005.166	8.130.592	-1,5

¹ Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung und der geänderten Berichtsstruktur aktualisierte beziehungsweise angepasst. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Die weltweite Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern sank unter anhaltend herausfordernden Marktbedingungen im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 1,7% auf 7.826.075 Einheiten. Das war vor allem auf rückläufige Gesamtmärkte – insbesondere in den Regionen Asien-Pazifik und Nahost – zurückzuführen. Die Auslieferungszahlen der Monate Juli und August lagen zudem insbesondere aufgrund im Vorjahr vorgezogener Käufe im Zusammenhang mit der WLTP-Umstellung unter den jeweiligen Vergleichswerten. Im September wirkte der WLTP-Effekt auf den relevanten Märkten dagegen positiv. Weitere Ursachen lagen in der eingeschränkten Verfügbarkeit von Benzinmotoren sowie in Modellwechseln. Die Marken Volkswagen Pkw, Audi, ŠKODA und Volkswagen Nutzfahrzeuge erreichten in der Folge die hohen Vorjahreswerte nicht. Besonders erfreulich entwickelten sich die Marken SEAT (+9,4%) – die das beste Neun-Monats-Ergebnis der Unternehmensgeschichte verzeichnete – und Lamborghini (+83,4%). Auch Porsche, Bentley und Bugatti steigerten ihre Auslieferungszahlen im Vergleich zum Vorjahr. In Westeuropa, Südamerika und Afrika registrierten wir eine höhere Nachfrage als im Vorjahreszeitraum, während unsere Auslieferungen in den Regionen Zentral- und Osteuropa, Nahost, Nordamerika und Asien-Pazifik zurückgingen. Unseren Pkw-Marktanteil haben wir in einem rückläufigen Weltgesamtmarkt auf 12,7 (12,2)% ausgebaut.

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

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten neun Monaten dieses Jahres 2.765.282 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 0,8% mehr als im gleichen Zeitraum 2018. Im Vorjahr vorgezogene Käufe im Zusammenhang mit der WLTP-Umstellung führten insbesondere im Juli und im August erwartungsgemäß zu Rückgängen. Im September wirkte der WLTP-Effekt dagegen positiv. Insgesamt konnten Belastungen aus der Verunsicherung der Kunden aufgrund der öffentlichen Diskussion um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge sowie aus Kapazitätsrestriktionen bei Benzinmotoren kompensiert werden. Erfreuliche Zuwächse verzeichneten die Modelle T-Roc der Marke Volkswagen Pkw, Karoq und Kodiaq der Marke ŠKODA, Arona und Ateca der Marke SEAT, Porsche Macan sowie Crafter von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Zudem waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Touareg der Marke Volkswagen Pkw sowie die Audi Modelle A1 Sportback, Q3, A6 und Q8 bei den Kunden sehr beliebt. Der T-Cross und der Passat der Marke Volkswagen Pkw, der ŠKODA Scala, der e-tron – das erste rein elektrische Serienmodell der Marke Audi –, der ŠKODA Kamiq, der SEAT Tarraco sowie der Porsche Cayenne Coupé wurden erfolgreich neu oder als Nachfolger in den

Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa erhöhte sich auf 22,6 (22,0) %.

In Deutschland übertraf die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern von Januar bis September 2019 den Vorjahreswert (+2,3%), der von Vorzieheffekten im Zusammenhang mit der WLTP-Umstellung sowie von der Umweltprämie positiv beeinflusst war. Zu den beliebtesten Konzernmodellen zählten T-Roc und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3 Sportback, Karoq, Octavia und Superb der Marke ŠKODA, Arona und Ateca der Marke SEAT sowie der Porsche Macan. Auch die im Laufe des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle Touareg der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q3, A6 Avant und Q8 sowie ŠKODA Fabia

waren bei den Kunden sehr gefragt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten acht Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Polo, Golf, T-Roc, Tiguan, Touran, Audi A6, Porsche 911 und Multivan/Transporter. Der Golf war auch nach den ersten neun Monaten 2019 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa erreichte die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Berichtszeitraum annähernd den Wert des Vorjahres (-0,3%). Positiv entwickelte sich die Zahl der Auslieferungen in Russland und Polen, während sie in Tschechien rückläufig war. Die Modelle T-Roc, Tiguan und Touareg der Marke Volkswagen Pkw, die ŠKODA Modelle Rapid/Scala, Karoq und Kodiaq sowie Arona und

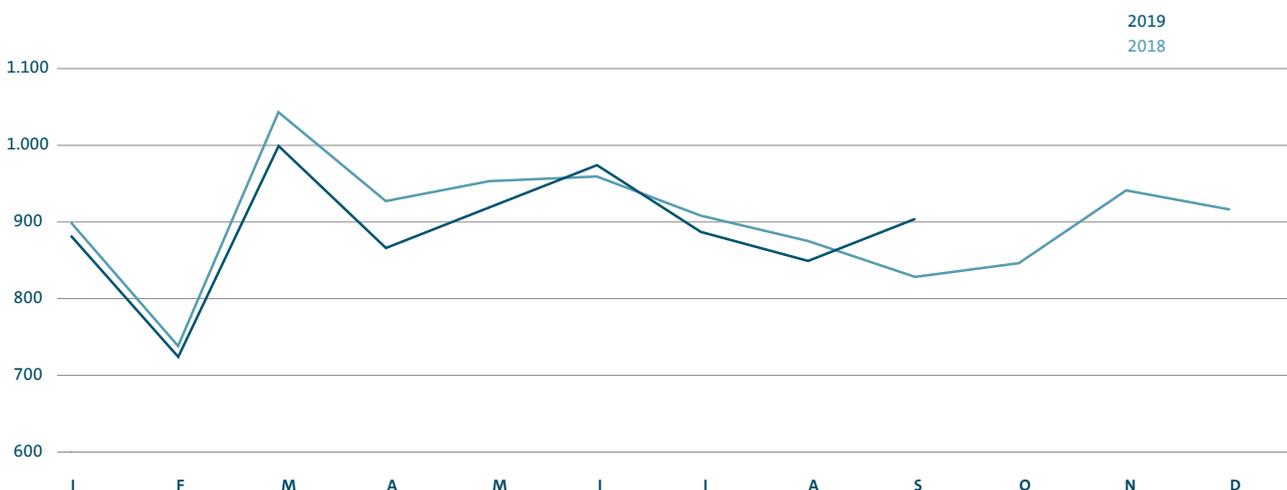
AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2019	2018	(%)
Europa/Übrige Märkte	3.563.301	3.567.330	-0,1
Westeuropa	2.765.282	2.743.360	+0,8
davon: Deutschland	1.004.791	982.226	+2,3
Großbritannien	427.687	434.858	-1,6
Italien	235.430	220.288	+6,9
Spanien	234.713	246.294	-4,7
Frankreich	221.909	210.269	+5,5
Zentral- und Osteuropa	564.091	565.608	-0,3
davon: Russland	158.992	152.739	+4,1
Polen	122.433	121.409	+0,8
Tschechische Republik	101.712	108.980	-6,7
Übrige Märkte	233.928	258.362	-9,5
davon: Südafrika	65.961	66.789	-1,2
Türkei	46.466	83.582	-44,4
Nordamerika	700.564	710.860	-1,4
davon: USA	485.023	478.583	+1,3
Mexiko	131.088	142.071	-7,7
Kanada	84.453	90.206	-6,4
Südamerika	403.579	401.598	+0,5
davon: Brasilien	302.886	257.471	+17,6
Argentinien	57.454	98.745	-41,8
Asien-Pazifik	3.158.631	3.284.476	-3,8
davon: China	2.951.842	3.036.502	-2,8
Japan	60.556	65.009	-6,8
Indien	36.636	45.500	-19,5
Weltweit	7.826.075	7.964.264	-1,7
Volkswagen Pkw	4.514.552	4.622.842	-2,3
Audi	1.357.102	1.407.672	-3,6
ŠKODA	913.723	939.064	-2,7
SEAT	454.797	415.575	+9,4
Bentley	7.155	7.107	+0,7
Lamborghini	6.517	3.554	+83,4
Porsche	202.318	196.562	+2,9
Bugatti	62	52	+19,2
Volkswagen Nutzfahrzeuge	369.849	371.836	-0,5

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

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Ateca von SEAT verzeichneten eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 20,2 (20,7)%.

In der Türkei halbierte sich die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern von Januar bis September dieses Jahres im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nahezu und ging mit dem Rückgang des Marktes einher. Auf dem moderat zurückgehenden südafrikanischen Markt sank die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 1,2%. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war weiterhin das dort am meisten verkaufte Konzernmodell.

Auslieferungen in Nordamerika

Auf einem rückläufigen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Nordamerika sank die Nachfrage nach Modellen aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 1,4%. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 4,6 (4,6)%. Der Tiguan Allspace und der Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika.

Von Januar bis September 2019 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem schwächeren US-amerikanischen Markt 1,3% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die größten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten Jetta, Tiguan Allspace und Atlas der Marke Volkswagen Pkw, Audi A6 und Porsche Cayenne. Der Audi e-tron und der neue Porsche Macan wurden erfolgreich in den Markt eingeführt.

In Kanada ging die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 6,4% zurück. Auch der Gesamtmarkt war während dieser Zeit rückläufig. Besonders beliebt waren die Modelle Tiguan Allspace und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

Auf einem sinkenden Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir in den ersten drei Quartalen dieses Jahres 7,7% weniger

Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Vento, Jetta und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem insgesamt rückläufigen südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle in den ersten neun Monaten 2019 gegenüber dem Vorjahr um 0,5%. Der Gol und der Polo der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen auf. Der T-Cross der Marke Volkswagen Pkw und der neue Porsche Macan wurden erfolgreich in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika stieg auf 12,6 (11,8)%.

Von der anhaltenden Erholung des brasilianischen Marktes konnte der Volkswagen Konzern profitieren und dort im Berichtszeitraum die Zahl der Verkäufe an Kunden im Vorjahresvergleich um 17,6% steigern. Dies war vor allem auf die Markteinführung des neuen T-Cross der Marke Volkswagen Pkw sowie auf den Erfolg der im Vorjahr neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Virtus, Jetta und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw zurückzuführen. Aber auch die Nachfrage nach den Modellen Fox, Polo und Gol der Marke Volkswagen Pkw sowie Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge entwickelte sich sehr erfreulich.

In Argentinien fiel die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge mit dem drastisch rückläufigen Gesamtmarkt in den ersten neun Monaten unter den Vorjahreswert. Die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen verzeichneten der Gol und der Polo der Marke Volkswagen Pkw sowie der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge. Der neu eingeführte T-Cross der Marke Volkswagen Pkw wurde von den Kunden ebenfalls gut angenommen.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Von Januar bis September 2019 verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik unter weiterhin schwierigen Marktbedingungen eine rückläufige Nachfrage und übergab 3,8% weniger Fahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region erhöhte sich auf 12,6 (12,3)%.

In China lieferte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 2,8% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Besonders gefragt waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle T-Roc, Tayron, Tharu, Bora, Passat und Lavida der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q2L und Q5L, ŠKODA Karoq und Kamiq sowie Porsche Macan und Cayenne. Die Modelle T-Cross, Polo, Sagitar und Teramont X der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q3 und Audi A6L sowie ŠKODA Superb Limousine wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem indischen Pkw-Markt verzeichnete der Volkswagen Konzern in den ersten neun Monaten dieses Jahres eine gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 19,5% schwächere Nachfrage. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

In Japan übergaben wir 6,8% weniger Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahreszeitraum. Die Modelle Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q5 und Porsche 911 verzeichneten erfreuliche Nachfragezuwächse.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

In den ersten neun Monaten 2019 übergab der Volkswagen Konzern weltweit insgesamt 179.091 Nutzfahrzeuge an Kunden (+7,7%). Davon entfielen 153.205 (+5,6%) Einheiten auf Lkw und 15.775 (-3,8%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen von leichten Nutzfahrzeugen der Marke MAN beliefen sich auf 10.111 (4.867) Fahrzeuge.

In Westeuropa erhöhten sich die Verkäufe gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 17,2% auf insgesamt 88.614 Einheiten; davon entfielen 75.533 auf Lkw und 4.267 auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 8.814 leichte Nutzfahrzeuge aus.

Von Januar bis September 2019 verringerten sich die Auslieferungen auf den Märkten der Region Zentral- und Osteuropa um 3,0% auf 27.011 Fahrzeuge; darunter waren 24.985 Lkw und 1.006 Busse sowie leichte Nutzfahrzeuge der Marke MAN in Höhe von 1.020 Einheiten. In Russland, dem größten Markt der Region, sanken die Verkäufe gegenüber dem Vorjahr um 29,9% auf 5.850 Einheiten.

Auf den Übrigen Märkten, insbesondere in der Türkei, verringerten sich die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 34,0% auf insgesamt 8.924 Fahrzeuge; davon entfielen 7.283 auf Lkw und 1.374 auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 267 leichte Nutzfahrzeuge aus.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken in den ersten drei Quartalen 2019 auf 2.303 Fahrzeuge (-5,4%); diese wurden nahezu ausschließlich in Mexiko an Kunden übergeben, darunter waren 1.078 Lkw und 1.225 Busse.

Die Auslieferungen in Südamerika stiegen auf insgesamt 43.421 Einheiten (+24,7%); davon entfielen 36.818 auf Lkw und 6.603 auf Busse. Nachdem sich das wirtschaftliche Klima in Brasilien weiter aufhellte, konnten wir hier unsere Verkäufe um 40,9% steigern. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 33.275 Lkw und 4.920 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 8.818 Fahrzeuge, darunter 7.508 Lkw und 1.300 Busse – das waren insgesamt 27,1% weniger als im Vorjahr. In China sanken die Verkäufe um 2,6% auf 3.228 Einheiten, davon entfielen 3.025 auf Lkw und 199 auf Busse.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2019	2018	(%)
Europa/Übrige Märkte	124.549	116.977	+ 6,5
Westeuropa	88.614	75.625	+ 17,2
Zentral- und Osteuropa	27.011	27.833	- 3,0
Übrige Märkte	8.924	13.519	- 34,0
Nordamerika	2.303	2.435	- 5,4
Südamerika	43.421	34.815	+ 24,7
davon: Brasilien	38.195	27.114	+ 40,9
Asien-Pazifik	8.818	12.101	- 27,1
davon: China	3.228	3.315	- 2,6
Weltweit	179.091	166.328	+ 7,7
Scania	74.720	68.639	+ 8,9
MAN	104.371	97.689	+ 6,8

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

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

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

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

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

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

Im Zeitraum Januar bis September 2019 waren die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen sehr beliebt. Die Zahl der Neuverträge lag im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft bei weltweit 6,9 (6,6) Mio. Kontrakten. Der Anteil der geleasten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) belief sich in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen im Berichtszeitraum auf 34,9 (34,5)%. Der Gesamtvertragsbestand war am 30. September 2019 mit 23,5 Mio. Einheiten um 6,3% höher als am 31. Dezember 2018.

In Europa/Übrige Märkte stieg die Zahl der in den ersten drei Quartalen 2019 unterzeichneten Neuverträge um 6,2% auf 5,2 Mio. Einheiten. Der Gesamtvertragsbestand übertraf Ende September 2019 mit 17,5 Mio. Kontrakten den Stand vom Jahresende 2018 um 7,8%; auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen von diesen Kontrakten 7,7 Mio. Verträge (+5,6%).

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge ging in den ersten neun Monaten 2019 im Vergleich zum Vorjahr um 7,6% auf 716 Tsd. Kontrakte zurück. Der Vertragsbestand lag am 30. September 2019 mit 3,1 (3,0) Mio. Kontrakten etwa auf dem Niveau vom Vorjahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,9 (1,9) Mio. Verträge.

Die Erstkonsolidierung der Porsche Volkswagen Servicios Financieros Chile S.p.A. führte in Südamerika zu einem deutlichen Plus bei den Vertragszahlen. Im Berichtszeitraum wurden 266 (215) Tsd. neue Kontrakte abgeschlossen.

Ende September 2019 übertraf der Gesamtvertragsbestand mit 665 (589) Tsd. Einheiten den Stand vom 31. Dezember 2018. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik beliefen sich die neuen Vertragsabschlüsse im Zeitraum Januar bis September 2019 auf 695 Tsd. Einheiten; das waren 3,0% weniger als ein Jahr zuvor. Am Ende des Berichtszeitraums lag der Gesamtvertragsbestand bei 2,3 Mio. Kontrakten; ein Plus von 2,3% im Vergleich zum Jahresendstand 2018. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,7 Mio. Verträge (+1,0%).

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

In den ersten neun Monaten 2019 ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 1,7% auf 7.983.304 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) zurück. Grund war eine geringere Nachfrage vor allem in China, der Türkei und Argentinien. Der Auslandsabsatz sank gegenüber dem Zeitraum Januar bis September 2018 um 3,0%. Im Inland stieg der Absatz gegenüber dem Vorjahreswert um 8,1%. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz erhöhte sich auf 12,7 (11,6)%.

PRODUKTION

Von Januar bis September 2019 sank die Fertigung des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 2,5% auf insgesamt 7.974.795 Fahrzeuge. Im Inland lag die Produktion bei 1.600.658 Einheiten, ein Rückgang von 6,6%. Die Inlandsquote verringerte sich auf 20,1 (21,0)%.

LAGERBESTÄNDE

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am 30. September 2019 unter dem Stand zum Jahresende 2018, aber über dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

BELEGSCHAFT

Am 30. September 2019 beschäftigte der Volkswagen Konzern 642.418 aktive Mitarbeiter; weitere 9.679 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich standen 19.674 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des dritten Quartals 2019 stieg die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Stand vom Jahresende 2018 um 1,1% auf insgesamt 671.771 Mitarbeiter an. Die Mitarbeiterzahl im Inland erhöhte sich gegenüber dem Jahresende 2018 um 1,5% auf 297.120 Beschäftigte. Dazu trugen unter anderem Einstellungen in den Bereichen Elektromobilität, Digitalisierung und neue Mobilitätsangebote bei.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

ANWENDUNG NEUER RECHNUNGSLEGUNGSSTANDARDS

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

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

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

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

Die Vorjahreswerte wurden nicht angepasst.

NEUE BERICHTSSTRUKTUR

Seit dem 1. Januar 2019 ordnen wir die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge dem Segment Pkw zu und das Segment wurde in Pkw und leichte Nutzfahrzeuge umbenannt. Folglich umfasst der Bereich Pkw in der finanziellen Berichterstattung nun die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge. Das Segment

Nutzfahrzeuge entspricht weiterhin dem Bereich Nutzfahrzeuge, jetzt jedoch ohne die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die Vorjahreswerte wurden angepasst. Der Konzernbereich Automobile bleibt dabei unverändert.

SONDEREINFLÜSSE

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

Von Januar bis September 2019 ergaben sich im Operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik in Höhe von –1,3 (–2,4) Mrd.€ im Bereich Pkw. Sie resultierten aus zusätzlichen Aufwendungen für Rechtsrisiken, insbesondere aus dem erlassenen Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart (0,5 Mrd.€), durch den das laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG beendet wurde, und aus höheren Rechtsverteidigungskosten.

ABFINDUNG AN DIE MINDERHEITSAKTIONÄRE DER MAN SE

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

BÖRSENGANG DER TRATON SE

Seit dem 28. Juni 2019 werden Aktien der TRATON SE im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse und der NASDAQ Stockholm gehandelt. Der Platzierungspreis wurde auf 27,00€ je Aktie festgelegt. Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns erhöhte sich dadurch um 1,4 Mrd.€, wovon 1,2 Mrd.€ als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden. Der Zahlungseingang ist zu Beginn des dritten Quartals 2019 erfolgt.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

In den ersten neun Monaten 2019 erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 186,6 Mrd. €. Der Anstieg um 6,9% war auf Mix- und Preisverbesserungen, den ohne die chinesischen Joint Ventures höheren Fahrzeugabsatz sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen zurückzuführen, denen eine negative Wechselkursentwicklung entgegenstand. Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete 80,4 (81,0)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis lag mit 36,4 (35,0) Mrd. € über dem Wert des Vorjahres. Die Bruttomarge belief sich auf 19,5 (20,1)%.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen nahm im Zeitraum Januar bis September 2019 um 1,5 Mrd. € auf 14,8 Mrd. € zu. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag bei 7,9 (7,6)%. Insbesondere Verbesserungen im Mix sowie in der Preispositionierung, in den Produktkosten und Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten hatten einen positiven Einfluss auf das Ergebnis, gegenläufig wirkten gestiegene Fixkosten. Sondereinflüsse aus der Dieseldiagnostik belasteten das Operative Ergebnis mit –1,3 (–2,4) Mrd. € in deutlich geringerem Maß als im Vorjahreszeitraum. In der Folge fiel das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns mit 13,5 Mrd. € um 2,7 Mrd. € höher aus als ein Jahr zuvor. Die operative Umsatzrendite stieg auf 7,3 (6,2)%.

Das Finanzergebnis war mit 1,1 Mrd. € um 0,5 Mrd. € niedriger als im Vorjahr. Die darin enthaltenen Zinsaufwendungen nahmen infolge des gestiegenen Refinanzierungsvolumens, der Aufzinsung von Rückstellungen sowie der Anwendung des neuen IFRS 16 deutlich zu. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen lag über dem Wert des Vorjahres.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns stieg im Berichtszeitraum um 2,1 Mrd. € auf 14,6 Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern nahm im Vergleich zum Vorjahr auf 11,2 (9,4) Mrd. € zu.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Im Zeitraum Januar bis September 2019 erwirtschaftete der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse in Höhe von 157,0 Mrd. €, die insbesondere aufgrund von Verbesserungen im Mix und aus der Preispositionierung sowie des ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen höheren Absatzvolumens um 5,8% über dem Vorjahr lagen; Wechselkurse hatten einen gegenläufigen Einfluss. Die Umsatzerlöse in den Bereichen Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering konnten die jeweiligen Vorjahreswerte zum Teil deutlich übertreffen. 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 stiegen vor allem aufgrund von gestiegenen Abschreibungen infolge des hohen Investi-

tionsvolumens sowie höheren ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten, auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen nahm im Vergleich zum Vorjahr zu. Mit 6,8 (6,6)% lag die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, im Zeitraum Januar bis September 2019 leicht über dem Wert des Vorjahres.

Im Berichtszeitraum waren die Vertriebskosten auf dem Niveau des Vorjahres, ihr Anteil an den Umsatzerlösen ging dabei zurück. Die Verwaltungskosten stiegen in den ersten drei Quartalen 2019; auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen erhöhte sich etwas. Das Sonstige betriebliche Ergebnis belief sich auf –0,3 (–2,5) Mrd. €. Gegenüber Vorjahr niedrigere Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik in Höhe von –1,3 (–2,4) Mrd. € sowie Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting und aus Wechselkursen hatten einen positiven Einfluss.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile fiel mit 11,3 Mrd. € in den ersten neun Monaten 2019 um 2,5 Mrd. € höher aus als im Vorjahr. Verbesserungen vor allem im Mix sowie positive Effekte aus der Preispositionierung, den Produktkosten, der Bewertung von bestimmten Derivaten und geringere negative Sondereinflüsse konnten höhere Abschreibungen sowie gestiegene Forschungs- und Entwicklungskosten mehr als ausgleichen. Die operative Umsatzrendite stieg auf 7,2 (6,0)%. Das Operative Ergebnis des Automobilbereichs vor Sondereinflüssen erhöhte sich um 1,3 Mrd. € auf 12,6 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag bei 8,0 (7,6)%.

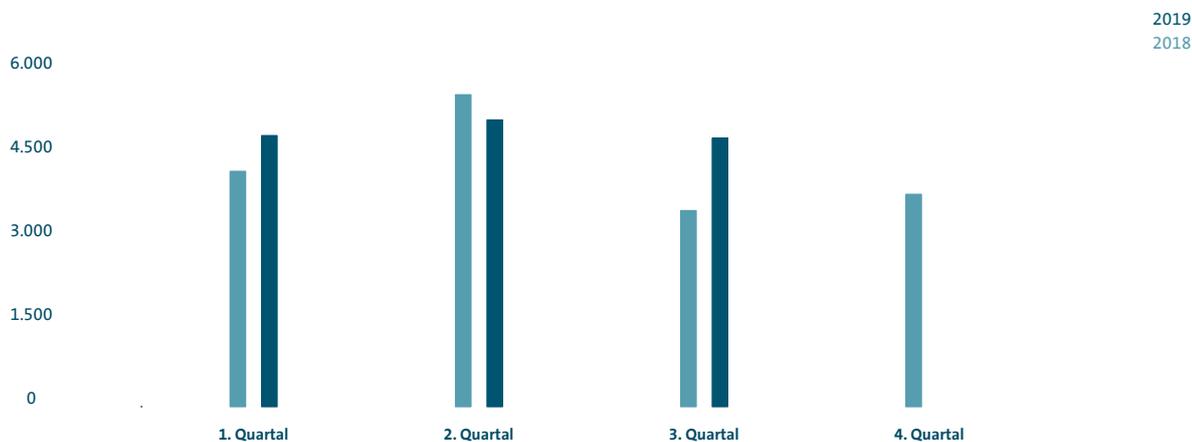
ERTRAGSLAGE IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	2019	2018
Pkw¹		
Umsatzerlöse	134.666	128.218
Operatives Ergebnis	10.103	8.021
Operative Umsatzrendite (in %)	7,5	6,3
Nutzfahrzeuge¹		
Umsatzerlöse	19.491	17.717
Operatives Ergebnis	1.307	857
Operative Umsatzrendite (in %)	6,7	4,8
Power Engineering		
Umsatzerlöse	2.873	2.489
Operatives Ergebnis	–98	–46
Operative Umsatzrendite (in %)	–3,4	–1,9

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

OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



Von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen profitieren wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzeinnahmen, da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

In Zeitraum Januar bis September 2019 beliefen sich die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 29,6 Mrd. € und lagen somit im Wesentlichen aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens um 13,1 % über Vorjahr.

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich leicht überproportional um 3,0 Mrd. € auf 24,3 Mrd. €. Die Vertriebskosten nahmen volumenbedingt zu, ihr Anteil an den Umsatzerlösen blieb weitgehend unverändert. Sowohl die Verwaltungskosten als auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen waren niedriger als ein Jahr zuvor.

Das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs fiel mit 2,2 Mrd. € um 9,2% höher aus als im Vorjahreszeitraum. Die operative Umsatzrendite lag bei 7,5 (7,8)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

In den ersten neun Monaten 2019 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 29,9 Mrd. €, der um 2,5 Mrd. € über dem Vergleichswert des Vorjahres lag. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf -17,1 (-18,3) Mrd. €. Von den in den ersten drei Quartalen 2019 erfassten Sondereinflüssen führte die Zahlung der Geldbuße aus dem Ordnungswidrigkeitenverfahren zu einem Mittelabfluss. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft stieg um 3,6 Mrd. € auf 12,8 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts erhöhte sich auf 12,5 (11,8) Mrd. €.

In der Finanzierungstätigkeit flossen im Berichtszeitraum insgesamt Mittel in Höhe von 0,7 (11,3) Mrd. € zu. Die Finan-

zierungstätigkeit beinhaltet im Wesentlichen die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG, den Erwerb angedeinter MAN Aktien infolge der Kündigung des BGAV, den Zahlungsmittelzufluss aus dem Börsengang von TRATON sowie die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und übrige Finanzschulden. Unter Anwendung des neuen IFRS 16 ist seit dem 1. Januar 2019 der Tilgungsanteil aus Leasingzahlungen in der Finanzierungstätigkeit zu erfassen.

Am 30. September 2019 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 30,4 (24,8) Mrd. €.

Ende September 2019 lag die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns bei -144,7 Mrd. €, am Jahresende 2018 waren es -134,7 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Von Januar bis September 2019 verzeichnete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 22,3 (20,1) Mrd. €. Der Anstieg resultierte vor allem aus dem besseren Ergebnis sowie aus positiven Effekten aus der Anwendung des neuen IFRS 16. Der im Berichtszeitraum noch nicht gefasste Dividendenbeschluss des chinesischen Joint Ventures FAW-Volkswagen hatte im Vorjahresvergleich einen negativen Einfluss. Die Veränderung des Working Capital belief sich auf -1,4 (-5,2) Mrd. €. Im Vorjahresvergleich wirkte der geringere Vorratsaufbau positiv, erst im vierten Quartal 2019 fällige Dividendenforderungen negativ. Die Mittelabflüsse aus der Dieselthematik waren deutlich geringer als im Vorjahreszeitraum. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich um 6,0 Mrd. € auf 20,9 Mrd. €.

Mit 12,3 Mrd. € nahm die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Konzernbereichs Automobile von Januar bis September 2019 um 0,9 Mrd. € zu. Die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) stiegen um 0,3 Mrd. €

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

Mio. €	2019	2018
Pkw¹		
Brutto-Cash-flow	19.566	17.842
Veränderung Working Capital	292	-3.277
Cash-flow laufendes Geschäft	19.858	14.565
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-13.303	-10.567
Netto-Cash-flow	6.555	3.997
Nutzfahrzeuge¹		
Brutto-Cash-flow	2.577	2.015
Veränderung Working Capital	-1.440	-1.626
Cash-flow laufendes Geschäft	1.137	390
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	1.186	-777
Netto-Cash-flow	2.323	-387
Power Engineering		
Brutto-Cash-flow	179	247
Veränderung Working Capital	-254	-270
Cash-flow laufendes Geschäft	-75	-23
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-191	-97
Netto-Cash-flow	-266	-120

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

auf 8,2 Mrd. €. Die Sachinvestitionsquote lag bei 5,2 (5,3)%. Die Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen, sowie in die ökologische Ausrichtung unserer Modellpalette, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte und in unsere modularen Baukästen. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten nahmen in den ersten neun Monaten 2019 um 0,2 Mrd. € auf 3,7 Mrd. € zu. Infolge strategischer Investitionen in diverse Unternehmen erhöhte sich die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ um 0,4 Mrd. € auf 0,6 Mrd. €.

Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile verbesserte sich gegenüber dem niedrigen Vorjahreswert um 5,1 Mrd. € auf 8,6 Mrd. €.

In den ersten neun Monaten 2019 verzeichnete die Finanzierungstätigkeit insgesamt einen Mittelabfluss von -7,0 (-2,5) Mrd. €. An die Aktionäre der Volkswagen AG wurde im Mai 2019 eine im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Mrd. € gestiegene Dividende von insgesamt 2,4 Mrd. € ausgeschüttet. Die Position „Kapitaltransaktionen mit Minderheiten“ enthält den Zahlungsmittelzugang aus dem Börsengang von TRATON in Höhe von 1,4 Mrd. €. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt zudem als Folge der Kündigung des BGAV mit der

MAN SE den Erwerb der angedienten MAN Aktien sowie die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und übrige Finanzschulden. Seit 1. Januar 2019 ist hierin unter Anwendung des neuen IFRS 16 außerdem der Tilgungsanteil aus Leasingzahlungen enthalten.

Durch die gemäß IFRS 16 vorzunehmende Erfassung der Leasingverbindlichkeiten als Finanzschulden war der Kreditstand im Konzernbereich Automobile Ende September 2019 um 5,3 Mrd. € höher als Ende des letzten Geschäftsjahres. Trotz dieses nicht zahlungswirksamen Effekts lag die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile am 30. September 2019 mit 19,8 Mrd. € leicht über dem Wert zum Jahresende 2018 in Höhe von 19,4 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Von Januar bis September 2019 erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 7,6 (7,3) Mrd. €. Resultierend aus einer höheren Mittelbindung im Wesentlichen aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens belief sich die Veränderung im Working Capital auf -15,7 (-13,2) Mrd. €. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft lag in der Folge bei -8,2 (-5,8) Mrd. €.

Mit 0,2 Mrd. € nahm die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 0,2 Mrd. € ab.

Die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen enthält vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und übrige Finanzschulden; insgesamt flossen im Zeitraum Januar bis September 2019 Mittel in Höhe von 7,7 (13,8) Mrd. € zu.

Die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen belief sich Ende September 2019 auf -164,5 Mrd. €, am 31. Dezember 2018 waren es -154,1 Mrd. €.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Am 30. September 2019 verzeichnete der Volkswagen Konzern eine Bilanzsumme von 489,7 Mrd. €, die den Wert vom Jahresende 2018 vor allem aufgrund des Wachstums im Konzernbereich Finanzdienstleistungen, als Folge der Anwendung des neuen IFRS 16 sowie Wechselkursbedingt um 6,9% übertraf. Das Eigenkapital des Konzerns stieg gegenüber dem 31. Dezember 2018 um 2,2 Mrd. € auf 119,6 Mrd. €. Die Eigenkapitalquote lag bei 24,4 (25,6)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Ende September 2019 lagen die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile nahezu auf dem Wert zum Bilanzstichtag 2018. Aufgrund des neuen IFRS 16 stiegen die Sachanlagen deutlich. Die At Equity bewerteten Anteile waren zum Ende der ersten neun Monate 2019 über dem Wert vom Jahresende 2018: Die Geschäftsergebnisse der chinesischen Joint Ventures von Januar bis September 2019 standen dem Dividendenbeschluss der SAIC VOLKSWAGEN entgegen. Die Langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich im Vergleich zum Jahresende 2018 insgesamt um 6,1%.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 10,5% zu; die darin enthaltenen Vorräte stiegen in etwa gleichem Maß. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte fielen insbesondere aufgrund gestiegener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie der restlichen Dividendenforderung gegenüber der SAIC VOLKSWAGEN höher aus als ein Jahr zuvor. Der Zahlungsmittelbestand im Konzernbereich Automobile verringerte sich um 1,9 Mrd.€ auf 22,3 Mrd.€.

Am Ende der ersten drei Quartale 2019 übertraf das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile mit 89,3 Mrd.€ den Wert vom 31. Dezember 2018 um 0,4 Mrd.€. Die gute Ergebnisentwicklung hatte einen positiven Einfluss. Infolge der Kündigung des BGAV zum 1. Januar 2019 wurde der verbliebene Betrag in Höhe von 0,7 Mrd.€ aus den Minderheitsgesellschaftern an der MAN SE gewährten Andienungs- und Ausgleichsrechten erfolgsneutral ins Eigenkapital umgegliedert, wovon 0,3 Mrd.€ die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital erhöhten. Diese stiegen durch die Ausgabe von Aktien an der TRATON SE um weitere 1,2 Mrd.€. Sie sind nun im Wesentlichen den Minderheitsaktionären von TRATON, Renk und Audi zuzurechnen. Gestiegene versicherungsmathematische Verluste aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG sowie negative Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung reduzierten das Eigenkapital des Automobilbereichs.

Mit 95,9 Mrd.€ waren die Langfristigen Schulden insgesamt um 23,5% höher als am 31. Dezember 2018. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden erhöhten sich im Wesentlichen durch die Anwendung des neuen IFRS 16 deutlich. Die Pensionsrückstellungen nahmen vor allem resultierend aus der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes zu. Die langfristigen Sonstigen Schulden fielen aufgrund von Effekten aus der Derivatebewertung höher aus als zum Jahresende 2018.

Am Ende des dritten Quartals 2019 lagen die Kurzfristigen Schulden auf dem Niveau des Vorjahres. Infolge der außerordentlichen Kündigung des BGAV mit der MAN SE wurde die Position „Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ abgewickelt: angediente MAN Aktien erworben, Ausgleichszahlungen geleistet und der verbliebene Betrag erfolgsneutral ins Eigenkapital umgebucht. Die kurzfristigen Finanzschulden beliefen sich auf –5,6 (–1,5) Mrd.€. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die Kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile in beiden Zeiträumen geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert jeweils negativ. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich im Berichtszeitraum. Die kurzfristigen sonstigen Schulden nahmen im Wesentlichen aufgrund von zyklischen Effekten im Buyback-Geschäft sowie aufgrund von Effekten aus der Derivatebewertung im Vergleich zum Jahresende 2018 zu.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	30.09.2019	31.12.2018
Pkw¹		
Langfristige Vermögenswerte	125.004	116.537
Kurzfristige Vermögenswerte	83.091	70.408
Bilanzsumme	208.094	186.945
Eigenkapital	72.766	72.110
Langfristige Schulden	83.775	66.406
Kurzfristige Schulden	51.553	48.429
Nutzfahrzeuge¹		
Langfristige Vermögenswerte	24.349	24.117
Kurzfristige Vermögenswerte	13.982	17.366
Bilanzsumme	38.331	41.483
Eigenkapital	13.676	13.788
Langfristige Schulden	11.213	10.532
Kurzfristige Schulden	13.442	17.162
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	2.604	2.499
Kurzfristige Vermögenswerte	3.892	3.597
Bilanzsumme	6.496	6.097
Eigenkapital	2.818	2.953
Langfristige Schulden	945	754
Kurzfristige Schulden	2.733	2.391

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

Ende September 2019 verzeichnete der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme, die mit 252,9 Mrd.€ um 7,8% höher war als am Jahresende 2018.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Ende September 2019 übertraf die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 236,8 Mrd.€ den Wert vom 31. Dezember 2018 um 5,9%.

Insgesamt nahmen die Langfristigen Vermögenswerte im Vergleich zum Jahresende 2018 um 7,9% zu. Die darin enthaltenen Sachanlagen gingen zurück. Als Finanzinvestitionen gehaltene Immobilien und Vermietete Vermögenswerte erhöhten sich aufgrund des Geschäftswachstums sowie im Zuge der Anwendung des neuen IFRS 16, die Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte verringerten sich entsprechend. Die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen stiegen volumenbedingt.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte waren insgesamt um 3,0% höher als Ende 2018. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte fielen deutlich geringer aus, während die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen zunahmen. Mit 8,7 Mrd.€ war der Zahlungsmittelbestand im Finanzdienstleistungsbereich am Bilanzstichtag um 3,9 Mrd.€ höher als zum Jahresende 2018.

Am 30. September 2019 entfielen rund 48,4 (48,8)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen stieg Ende September 2019 ergebnisbedingt um 6,3 % auf 30,3 Mrd. €. Die Eigenkapitalquote lag bei 12,8 (12,7)%.

Die Langfristigen Schulden fielen im Wesentlichen aufgrund gestiegener langfristiger Finanzschulden zur Refinanzierung des Geschäftsvolumens um 13,8% höher aus.

Die Kurzfristigen Schulden waren vor allem resultierend aus gesunkenen Finanzschulden um 1,7 % niedriger als am Jahresende 2018.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft lag mit 32,8 (29,9) Mrd. € über dem Wert zum 31. Dezember 2018.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Aufgrund der weltweit schwächeren Pkw-Nachfrage haben wir die erwarteten Auslieferungen an Kunden angepasst.

Im Berichtszeitraum ergaben sich Sondereinflüsse aus der Dieseldiagnostik, die das Operative Ergebnis belasten. Unsere Prognose für das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen für den Konzern und den Bereich Pkw bleibt bestehen, die Prognose für das Operative Ergebnis inklusive Sondereinflüsse haben wir abgesenkt. Für den Bereich Power Engineering gehen wir aufwandsbedingt von einem merklich höheren Operativen Verlust aus.

Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2019 finden Sie auf Seite 22.

Dieseldiagnostik

1. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)
In Australien hat sich die Volkswagen AG im September 2019 mit den Sammelklägern sowie der Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) im Grundsatz auf eine vergleichsweise Beendigung der Verfahren geeinigt. Das Gericht muss beiden Vergleichen noch zustimmen. Die Volkswagen AG geht davon aus, dass die Vergleichssumme zur Beilegung der Sammelklagen – abhängig von der Anzahl der Anmeldungen zum Vergleich – bei bis zu 127,1 Mio. AUD zuzüglich Verfahrenskosten liegen wird.

In einer in Brasilien anhängigen Sammelklage, die sich auf rund 17 Tsd. Fahrzeuge bezieht, erging im Mai 2019 ein nur teilweise aufrechterhaltendes Berufungsurteil. Die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil wurde in diesem Urteil deutlich auf zunächst 35 Mio. € nebst Zinsen reduziert. Dieser Betrag kann sich durch die ausgeteilte Teuerungsrate und die individuelle Geltendmachung behaupteter Wertverluste betroffener Amarok-Fahrzeuge erhöhen. Das Urteil ist weiterhin nicht rechtskräftig.

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

In Deutschland sind über 60.000 meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelverfahren von Automobilkunden gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften eingegangen.

In der Musterfeststellungsklage des Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. vor dem Oberlandesgericht Braunschweig hat am 30. September 2019 die mündliche Verhandlung begonnen.

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

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig hat im April 2019 unter anderem wegen Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend Motoren des Typs EA 189 auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG Anklage erhoben.

Ferner hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig im September 2019 Anklage gegen den amtierenden und einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden sowie ein ehemaliges Vorstandsmitglied (heutiger Aufsichtsratsvorsitzender) der Volkswagen AG wegen Marktmanipulation im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik erhoben und die Nebenbeteiligung der Volkswagen AG im Verfahren beantragt.

Die Staatsanwaltschaft München II hat im Juli 2019 unter anderem wegen Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend 3.0 TDI-Motoren auch gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG Anklage erhoben.

Aus diesen Anklageerhebungen ergibt sich nach vorliegender Kenntnislage zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Veränderung der Risikolage für den Volkswagen Konzern.

Das gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik geführte Ordnungswidrigkeitenverfahren wurde durch Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 7. Mai 2019 beendet. Der Bußgeldbescheid knüpft an eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Organisationseinheit Prüffeld Entwicklung Gesamtfahrzeug/Qualität an. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 535 Mio. € vor, die sich aus einer Ahndung in Höhe von 4 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 531 Mio. € zusammensetzt. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid ist das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG beendet. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist daher in Europa im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt, der dem Bußgeldbescheid zugrunde liegt, nicht mehr zu erwarten.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Das Oberlandesgericht Stuttgart hat im März 2019 die Durchführung der ihm vom Landgericht Stuttgart vorgelegten Kapitalanleger-Musterverfahren mit der Begründung abgelehnt, dass der gegenständliche Lebenssachverhalt im Wesentlichen bereits von dem insoweit vorrangigen Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig umfasst sei, welches gegenüber weiteren Musterverfahren eine Sperrwirkung entfalte. Gegen eine dieser Entscheidungen hat die Klägerseite Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof erhoben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

Die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen haben zur Beilegung der durch den Attorney General des US-Bundesstaates New Mexico geltend gemachten Verbraucherschutzrechtlichen Forderungen eine Einigung dem Grunde nach erzielt. New Mexico war der letzte verbleibende Bundesstaat, der Verbraucherschutzrechtliche Forderungen geltend gemacht hat.

Die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen verteidigen sich weiterhin gegen die Klagen der Attorneys General bestimmter US-Bundesstaaten und Kommunen wegen angeblicher Verletzungen von lokalen umweltrechtlichen Vorschriften. Im März 2019 ist die Klage des Attorney General des Bundesstaates Tennessee vom Berufungsgericht in Tennessee wegen Vorrangs des Bundesrechts abgewiesen worden. Der Attorney General des Bundesstaates Tennessee hat davon abgesehen, weiter gegen die Klageabweisung vorzugehen, so dass die Entscheidung des Tennessee Court of Appeals rechtskräftig ist. Ebenfalls im März 2019 hat der Attorney General des Bundesstaates New Mexico seine umweltrechtliche Klage freiwillig zurückgezogen und der Attorney General des Bundesstaates Alabama hat entschieden, gegen die Abweisung seiner Klage gegen die Volkswagen AG durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Alabama kein Rechtsmittel einzulegen.

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

5. Weitere Verfahren

Im Juni 2019 hat das Landgericht Hannover den Antrag dreier US-Fonds auf Austausch des Sonderprüfers zurückgewiesen, gegen diese Entscheidung hat die Gegenseite Rechtsmittel eingelegt.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

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

Im Verfahren wegen möglicher wettbewerbswidriger Absprachen gegen mehrere herstellereigene Automobilfinanzierungsgesellschaften haben die Volkswagen AG und die Volkswagen Bank GmbH gegen den Bußgeldbescheid der italienischen Wettbewerbsbehörde im März 2019 Rechtsmittel eingelegt. Darüber hinaus ist in diesem Zusammenhang eine kartellrechtliche Sammelklage von Kunden in Italien unter anderem gegen die Volkswagen Bank GmbH eingegangen.

Im Juni 2019 hat der U.S. District Court des Northern District von Kalifornien zwei vermeintliche Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich seit den 1990er Jahren zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts

waren die Klagen unschlüssig, weil dem klägerischen Vortrag keine plausible Begründung der behaupteten wettbewerbswidrigen Absprachen zu entnehmen war. Die Kläger reichten überarbeitete Klageschriften ein, Volkswagen hat deren Abweisung beantragt.

Volkswagen hat Auskunftersuchen der US-Umwelt-schutzbehörde (EPA) und des California Air Resources Board (CARB) betreffend Automatikgetriebe in bestimmten Fahrzeugen mit Benzinmotor beantwortet. Im Zuge dieser Untersuchung durch die EPA hat sich Volkswagen im August 2019 gegenüber der EPA mit dem Verlust von rund 220.000 sogenannten Greenhouse Gas Emission Credits einverstanden erklärt. Ebenfalls im August 2019 haben Volkswagen und das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger (Plaintiffs' Steering Committee) eine Vereinbarung zur Beilegung zivilrechtlicher Forderungen betreffend rund 98.000 Fahrzeuge der Marken Volkswagen, Audi, Porsche und Bentley bekanntgegeben. Für diese Fahrzeuge führten Prüfungen von Volkswagen im Zusammenhang mit den Auskunftersuchen – gemäß den Rundungsregelungen der EPA – zu Abweichungen des Kraftstoffverbrauchs von 1 Meile pro Gallone von

den im „Monroney Label“ nach US-amerikanischem Recht anzugebenden Werten. Im Oktober 2019 hat das Gericht der Vergleichsvereinbarung seine vorläufige Genehmigung erteilt.

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

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

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

Ausblick

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

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

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

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

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

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

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2019 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden.

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

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

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

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns stiegen im Zeitraum Januar bis September 2019 auf 186,6 (174,6) Mrd. €. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 14,8 (13,3) Mrd. €. Aus der Dieselsematik ergaben sich in den ersten drei Quartalen 2019 Sondereinflüsse in Höhe von -1,3 (-2,4) Mrd. €.

Die Marke Volkswagen Pkw setzte in den ersten neun Monaten dieses Jahres 2,8 (2,8) Mio. Fahrzeuge ab. Eine gestiegene Nachfrage verzeichneten vor allem die Modelle T-Roc, Tiguan, Touareg und Atlas. Der neue T-Cross wurde positiv im Markt aufgenommen. Die Umsatzerlöse legten im Vergleich zum Vorjahr um 4,7% auf 65,4 Mrd. € zu. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen stieg auf 3,2 (2,3) Mrd. €. Belastungen aus dem geringeren Absatz von Volkswagen Pkw Modellen und Wechselkursen konnten insbesondere durch Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung kompensiert werden. Aus der Dieselsematik ergaben sich im Berichtszeitraum Sondereinflüsse in Höhe von -0,7 Mrd. €.

Zur Erhöhung der Transparenz und Vergleichbarkeit werden ab 2019 die Mehrmarken-Vertriebsgesellschaften aus der Marke Audi herausgelöst und in der Zeile „Sonstiges“ ausgewiesen. Der Absatz der Marke Audi belief sich im Zeitraum Januar bis September 2019 auf weltweit 900 (1.107) Tsd. Fahrzeuge. Das chinesische Joint Venture FAW-Volkswagen veräußerte weitere 430 (455) Tsd. Audi Fahrzeuge. Die Modelle Q2 und Q3 wurden besonders stark nachgefragt, auch der neue Q8 war beliebt. Der vollelektrische Großserien-SUV Audi e-tron wird sukzessive im Markt eingeführt. Die Umsatzerlöse gingen auf 41,3 (44,3) Mrd. € zurück, was aus der neuen Zuordnung von Gesellschaften resultierte. Belastungen aus dem WLTP-bedingt geringeren Volumen, Modellan- und -ausläufen, höheren Vorleistungen für neue Produkte und Technologien sowie Personalkostensteigerungen führten dazu,

dass das Operative Ergebnis auf 3,2 (3,7) Mrd. € zurückging. Mix- und Produktkostenverbesserungen wirkten positiv. In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind die Marken Lamborghini und Ducati enthalten. In den ersten drei Quartalen 2019 setzte Ducati 42.506 (43.435) Motorräder ab.

Die Marke ŠKODA steigerte ihren Absatz im Berichtszeitraum auf 805 Tsd. Fahrzeuge; ein Plus von 15,3% im Vergleich zum Vorjahr. Stark nachgefragt wurden insbesondere die Modelle Karoq und Kodiaq. Die Umsatzerlöse waren mit 14,8 Mrd. € um 17,6% höher als ein Jahr zuvor. Der Zuwachs bei Absatz und Umsatz resultierte insbesondere aus Erstkonsolidierungen nach der Übernahme der Regionsverantwortung für Indien. Mit 1,2 Mrd. € war das Operative Ergebnis um 92 Mio. € höher als im Vorjahr. Negative Effekte aus Kostensteigerungen, Wechselkursen und höheren Vorleistungen für neue Produkte konnten durch Volumensteigerungen, Mixoptimierungen und Preismaßnahmen mehr als ausgeglichen werden.

In den ersten neun Monaten 2019 setzte die Marke SEAT 517 Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 11,8% mehr als im Vorjahr. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Die Nachfrage nach den A-SUV-Modellen Arona und Ateca wuchs besonders stark. Die Umsatzerlöse konnten mit 8,8 Mrd. € den guten Wert der Vorjahresperiode um 14,0% übertreffen. Das Operative Ergebnis nahm volumen- und mixbedingt um 4,2% auf 248 Mio. € zu, Kostensteigerungen wirkten hingegen belastend.

Vor allem die Verfügbarkeit der neuen Modelle Continental GT und GTC führte im Berichtszeitraum dazu, dass der Absatz der Marke Bentley auf 7.224 (6.654) Fahrzeuge stieg. Die Umsatzerlöse legten auf 1,3 (1,1) Mrd. € zu. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 65 (-137) Mio. €, was neben dem Volumen auf Kosteneinsparungen im Rahmen des laufenden Effizienzprogramms sowie die Mix- und Wechselkursentwicklung zurückzuführen war.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

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

Porsche Automobile setzte von Januar bis September 2019 weltweit 205 Tsd. Fahrzeuge ab und übertraf damit den Vergleichswert des Vorjahres um 7,7%. Die Umsatzerlöse betragen 18,7 (17,5) Mrd.€. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen lag mit 3,2 (3,2) Mrd.€ auf dem Niveau des Vorjahres. Negative Wechselkurseffekte und Kostensteigerungen standen Mix- und Volumenverbesserungen gegenüber. Aus der Dieselthematik ergaben sich im Berichtszeitraum Sondereinflüsse in Höhe von –0,5 Mrd.€.

In den ersten neun Monaten 2019 belief sich der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf weltweit 344 (337) Tsd. Fahrzeuge. Vor allem der Crafter verzeichnete Zuwächse. Die Umsatzerlöse waren mit 8,8 Mrd.€ um 2,1% höher als ein Jahr zuvor. Gestiegene Fix- und Entwicklungskosten für neue Produkte führten dazu, dass das Operative Ergebnis um 20,9% auf 497 Mio.€ sank. Positiv wirkten höhere Volumina und gesunkene Produktkosten.

Ab dem 1. Januar 2019 wird das Finanzdienstleistungsgeschäft von Scania innerhalb der Zeile „Sonstiges“ berichtet. Im Berichtszeitraum stieg der Absatz von Scania Vehicles

and Services auf 76 (69) Tsd. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse erhöhten sich auf 10,4 (9,3) Mrd.€. Das Operative Ergebnis von Scania Vehicles and Services verbesserte sich auf 1,2 (0,9) Mrd.€. Neben dem höheren Fahrzeugabsatz und einem stärkeren Originalteile- und Dienstleistungsgeschäft wirkten ein verbesserter Mix sowie Wechselkurseffekte positiv auf das Ergebnis. Mit der erfolgreichen Einführung der neuen Scania Lkw-Generation in Lateinamerika und Asien wurde die bisherige Parallelproduktion von alter und neuer Baureihe vollständig beendet.

MAN Nutzfahrzeuge setzte in den ersten drei Quartalen dieses Jahres 104 Tsd. Einheiten ab und übertraf damit den Vergleichswert 2018 um 6,8%. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 9,2 (8,6) Mrd.€. Das Operative Ergebnis war mit 297 (222) Mio.€ besser als im Vorjahr, das durch Aufwendungen für die Restrukturierung von Aktivitäten in Indien belastet war. Positiven Effekten aus höheren Volumina im Fahrzeug- und Teilegeschäft sowie verbesserten Margen standen ein schwierigeres Marktumfeld für Gebrauchtfahrzeuge sowie höhere Produkt- und Fixkosten gegenüber.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2019	2018	2019	2018	2019	2018
Volkswagen Pkw	2.754	2.753	65.447	62.508	3.152	2.330
Audi ¹	900	1.107	41.332	44.257	3.239	3.671
ŠKODA ¹	805	698	14.811	12.598	1.175	1.083
SEAT	517	462	8.828	7.744	248	237
Bentley	7	7	1.306	1.092	65	–137
Porsche Automobile ²	205	190	18.666	17.507	3.200	3.197
Volkswagen Nutzfahrzeuge	344	337	8.756	8.572	497	628
Scania Vehicles and Services ³	76	69	10.427	9.337	1.209	888
MAN Nutzfahrzeuge	104	98	9.175	8.599	297	222
Power Engineering	–	–	2.873	2.489	91	142
VW China ⁴	2.815	3.021	–	–	–	–
Sonstiges ⁵	–543	–619	–22.949	–24.762	–411	–872
Volkswagen Finanzdienstleistungen	–	–	27.946	24.635	2.035	1.915
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	–	–	–	–	14.795	13.306
Sondereinflüsse	–	–	–	–	–1.257	–2.435
Volkswagen Konzern	7.983	8.123	186.617	174.577	13.539	10.871
Konzernbereich Automobile ⁶	7.983	8.123	157.031	148.424	11.313	8.832
davon: Bereich Pkw ⁷	7.803	7.956	134.666	128.218	10.103	8.021
Bereich Nutzfahrzeuge ⁷	180	167	19.491	17.717	1.307	857
Bereich Power Engineering	–	–	2.873	2.489	–98	–46
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	–	–	29.587	26.153	2.226	2.039

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

2 Porsche (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 20.490 (19.117) Mio.€, Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen 3.346 (3.329) Mio.€.

3 Scania (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 10.762 (9.634) Mio.€, Operatives Ergebnis 1.314 (991) Mio.€.

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

Diese chinesischen Gesellschaften werden At Equity konsolidiert und erzielen ein anteiliges Operatives Ergebnis von 3.187 (3.330) Mio.€.

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

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

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

Power Engineering erwirtschaftete im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 2,9 (2,5) Mrd.€. Das Operative Ergebnis ging aufwands- und mixbedingt auf 91 (142) Mio.€ zurück.

Volkswagen Finanzdienstleistungen berücksichtigt seit dem 1. Januar 2019 auch Vertragsabschlüsse der internationalen Gemeinschaftsunternehmen, die Vergleichswerte wurden angepasst. In den ersten drei Quartalen 2019 wurden 6,3 (6,1) Mio. neue Verträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft abgeschlossen. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns belief sich bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 34,5 (34,2)%. Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des Berichtszeitraums bei 21,2 Mio. Kontrakten; ein Plus von 4,6% gegenüber dem Stand vom Jahresende 2018. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing stieg der Vertragsbestand um 3,7% auf 11,1 Mio. Kontrakte, im Bereich Service/Versicherungen legte er auf 10,1 (9,6) Mio. Kontrakte zu. Am Ende des Berichtszeitraums hatte die Volkswagen Bank rund 1,5 (1,5) Mio. Einlagenkonten im Bestand. In den ersten neun Monaten 2019 verbesserte sich das Operative Ergebnis infolge des Geschäftswachstums und Wechselkursbedingt um 6,2% auf 2,0 Mrd.€.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In der Region Europa/Übrige Märkte setzte der Volkswagen Konzern im Zeitraum Januar bis September dieses Jahres

3,6 Mio. Fahrzeuge ab; das waren 1,6% mehr als im Vorjahreszeitraum. Die Umsatzerlöse nahmen volumen- und mixbedingt auf 113,9 (106,7) Mrd.€ zu.

Der Absatz des Volkswagen Konzerns auf den Märkten Nordamerikas stieg im Berichtszeitraum um 7,4% auf 737 Tsd. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse legten um 20,0% auf 32,9 Mrd.€ zu; der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Volumen sowie positiven Wechselkurseffekten.

In Südamerika setzen wir in den ersten drei Quartalen dieses Jahres 445 (445) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse verbesserten sich trotz einer ungünstigen Wechselkursentwicklung mixbedingt auf 8,4 (7,8) Mrd.€.

In der Region Asien-Pazifik ging der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – im Zeitraum Januar bis September 2019 auf insgesamt 3,2 (3,4) Mio. Fahrzeuge zurück. Die Umsatzerlöse lagen dank eines verbesserten Mix und positiver Wechselkurseinflüsse mit 31,3 (31,4) Mrd.€ nahezu auf dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzerlöse unserer chinesischen Joint Ventures sind nicht enthalten, da diese At Equity konsolidiert werden.

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen in Fremdwährung erhöhten in den ersten neun Monaten 2019 die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns um 0,1 (1,4) Mrd.€.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2019	2018	2019	2018
Europa/Übrige Märkte	3.630	3.572	113.926	106.689
Nordamerika	737	686	32.878	27.394
Südamerika	445	445	8.433	7.769
Asien-Pazifik ¹	3.171	3.420	31.310	31.370
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-	-	71	1.354
Volkswagen Konzern¹	7.983	8.123	186.617	174.577

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

Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2019	2018	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2019	2018	2019	2018
Umsatzerlöse	186.617	174.577	157.031	148.424	29.587	26.153
Kosten der Umsatzerlöse	-150.237	-139.533	-125.981	-118.293	-24.255	-21.240
Bruttoergebnis	36.381	35.043	31.050	30.131	5.331	4.912
Vertriebskosten	-15.093	-15.068	-13.924	-14.005	-1.169	-1.063
Verwaltungskosten	-6.836	-6.234	-5.469	-4.827	-1.367	-1.407
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-913	-2.871	-343	-2.468	-570	-403
Operatives Ergebnis	13.539	10.871	11.313	8.832	2.226	2.039
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	2.595	2.448	2.543	2.393	52	55
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-1.497	-800	-1.478	-799	-18	-1
Finanzergebnis	1.099	1.647	1.065	1.594	34	54
Ergebnis vor Steuern	14.637	12.518	12.378	10.426	2.259	2.092
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-3.484	-3.142	-2.954	-2.442	-530	-700
Ergebnis nach Steuern	11.154	9.376	9.424	7.984	1.730	1.392
davon entfallen auf						
Minderheiten	85	10	33	-33	52	43
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	404	248	404	248	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	10.664	9.118	8.986	7.769	1.678	1.350
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	21,25	18,17				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	21,25	18,17				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	21,31	18,23				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	21,31	18,23				

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. €	2019	2018
Ergebnis nach Steuern	11.154	9.376
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-9.798	-270
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	2.890	77
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-6.908	-193
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren (Eigenkapitalinstrumente) nach Steuern	-22	31
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	14	3
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-6.915	-159
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	421	-796
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	1
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	421	-796
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	11	6
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	432	-789
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI I)	-1.592	-363
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-664	-1.491
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-2.256	-1.854
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	651	524
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-1.605	-1.331
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI II)	-1.183	-939
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	759	225
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-424	-714
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	126	212
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-298	-502
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen	69	-18
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) vor Steuern	69	-17
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)	-21	5
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) nach Steuern	48	-12
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	111	25
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-1.312	-2.609
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-11.883	-3.592
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	3.656	824
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-8.227	-2.768
Gesamtergebnis	2.927	6.608
davon entfallen auf		
Minderheiten	62	10
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	404	248
Aktionäre der Volkswagen AG	2.460	6.350

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2019	2018	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2019	2018	2019	2018
Umsatzerlöse	61.420	55.200	50.905	46.709	10.515	8.491
Kosten der Umsatzerlöse	-49.782	-44.984	-41.098	-38.111	-8.685	-6.873
Bruttoergebnis	11.638	10.215	9.807	8.598	1.830	1.617
Vertriebskosten	-5.096	-4.824	-4.701	-4.458	-395	-366
Verwaltungskosten	-2.313	-2.008	-1.870	-1.577	-443	-431
Sonstiges betriebliches Ergebnis	313	-673	489	-597	-176	-76
Operatives Ergebnis	4.541	2.711	3.724	1.966	817	745
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	996	767	974	752	23	16
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-458	67	-418	69	-40	-1
Finanzergebnis	539	835	556	820	-17	14
Ergebnis vor Steuern	5.080	3.546	4.280	2.787	800	759
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.094	-782	-960	-597	-134	-185
Ergebnis nach Steuern	3.986	2.764	3.320	2.190	666	574
davon entfallen auf						
Minderheiten	61	5	40	-5	21	11
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	136	91	136	91	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	3.789	2.667	3.144	2.103	645	563
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	7,56	5,32				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	7,56	5,32				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	7,56	5,32				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	7,56	5,32				

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. €	2019	2018
Ergebnis nach Steuern	3.986	2.764
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-3.304	-111
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	977	31
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-2.327	-80
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren (Eigenkapitalinstrumente) nach Steuern	-38	-1
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-4	3
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-2.370	-78
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	314	-302
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	1
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	314	-301
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	1
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	313	-300
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI I)	-1.335	281
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-144	-459
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-1.479	-179
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	421	51
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-1.059	-127
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI II)	-293	-358
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	263	110
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-31	-248
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	10	74
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-21	-174
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen	17	-16
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) vor Steuern	17	-16
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)	-5	5
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) nach Steuern	12	-11
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	53	-69
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-701	-682
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-4.473	-922
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	1.402	162
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-3.071	-760
Gesamtergebnis	915	2.003
davon entfallen auf		
Minderheiten	43	6
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	136	91
Aktionäre der Volkswagen AG	736	1.906

Bilanz zum 30. September 2019 und zum 31. Dezember 2018

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2019	2018	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2019	2018	2019	2018
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	293.833	274.620	151.956	143.153	141.877	131.467
Immaterielle Vermögenswerte	65.138	64.613	64.941	64.404	197	209
Sachanlagen	63.250	57.630	62.108	54.619	1.141	3.010
Vermietete Vermögenswerte	47.800	43.545	1.959	5.297	45.841	38.249
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	83.948	78.692	-216	9	84.163	78.684
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	33.697	30.140	23.163	18.824	10.534	11.315
Kurzfristige Vermögenswerte	195.882	183.536	100.965	91.371	94.917	92.165
Vorräte	49.851	45.745	45.311	41.302	4.540	4.443
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	57.386	54.216	-523	-510	57.909	54.726
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	40.561	37.557	20.428	13.033	20.133	24.524
Wertpapiere	17.123	17.080	13.475	13.376	3.648	3.703
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	30.960	28.938	22.274	24.169	8.686	4.769
Bilanzsumme	489.715	458.156	252.922	234.524	236.793	223.632
Passiva						
Eigenkapital	119.554	117.342	89.260	88.850	30.295	28.492
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	105.186	104.522	75.550	76.624	29.636	27.898
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	12.568	12.596	12.568	12.596	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	117.754	117.117	88.118	89.219	29.636	27.898
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	1.801	225	1.142	-369	659	594
Langfristige Schulden	204.184	172.846	95.933	77.692	108.251	95.154
Finanzschulden	119.107	101.126	19.847	14.187	99.260	86.939
Rückstellungen für Pensionen	43.151	33.097	42.374	32.535	777	563
Sonstige Schulden	41.926	38.623	33.712	30.970	8.214	7.652
Kurzfristige Schulden	165.976	167.968	67.729	67.982	98.247	99.986
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte	-	1.853	-	1.853	-	-
Finanzschulden	83.408	89.757	-5.600	-1.504	89.008	91.261
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24.892	23.607	21.607	20.962	3.285	2.645
Sonstige Schulden	57.676	52.750	51.722	46.671	5.955	6.079
Bilanzsumme	489.715	458.156	252.922	234.524	236.793	223.632

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

Eigenkapitalentwicklung

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung
Stand vor Anpassung am 01.01.2018	1.283	14.551	81.367	-3.223
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 9 und 15	-	-	-282	-
Stand am 01.01.2018	1.283	14.551	81.085	-3.223
Ergebnis nach Steuern	-	-	9.118	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-193	-790
Gesamtergebnis	-	-	8.925	-790
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen ¹	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-1.967	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-10	-
Übrige Veränderungen	-	-	-7	-
Stand am 30.09.2018	1.283	14.551	88.026	-4.013
Stand am 01.01.2019	1.283	14.551	91.105	-3.576
Ergebnis nach Steuern	-	-	10.664	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-6.892	441
Gesamtergebnis	-	-	3.772	441
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-4	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-2.419	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ²	-	-	390	173
Übrige Veränderungen	-	-	68	-
Stand am 30.09.2019	1.283	14.551	92.911	-2.962

1 Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem im Juni 2018 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 2.750 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 19 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 6 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren. Durch die Kündigung der ersten Tranche des im September 2013 begebenen Hybridkapitals ergab sich im September 2018 ein Abgang von liquiden Mitteln in Höhe von 1.250 Mio. €. Hierbei waren außerdem Effekte in Höhe von 14 Mio. € zu berücksichtigen.

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

SICHERUNGSGESCHÄFTE								
Cash-flow-Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapitalinstrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile der Anteilseigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital	
3.525	–	91	166	11.088	108.849	229	109.077	
56	63	–225	–	–	–388	1	–387	
3.581	63	–133	166	11.088	108.461	229	108.690	
–	–	–	–	248	9.366	10	9.376	
–1.331	–502	19	28	–	–2.768	0	–2.768	
–1.331	–502	19	28	248	6.598	10	6.608	
–	–	–	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	1.501	1.501	–	1.501	
–	–	–	–	–362	–2.329	–4	–2.334	
–	–	–	–	–	–10	–18	–28	
–	–	–	–	91	83	2	85	
2.250	–439	–114	194	12.565	114.303	219	114.522	
1.790	–629	–230	228	12.596	117.117	225	117.342	
–	–	–	–	404	11.068	85	11.154	
–1.604	–299	27	123	–	–8.204	–23	–8.227	
–1.604	–299	27	123	404	2.864	62	2.927	
–	–	4	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	–	–	–	–	
–	–	–	–	–432	–2.850	–8	–2.858	
1	0	–1	–10	–	553	1.519	2.071	
–	–	–	2	–	70	3	72	
187	–928	–199	343	12.568	117.754	1.801	119.554	

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2019	2018	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2019	2018	2019	2018
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	28.113	18.038	23.354	13.428	4.759	4.609
Ergebnis vor Steuern	14.637	12.518	12.378	10.426	2.259	2.092
Ertragsteuerzahlungen	-2.112	-2.905	-1.561	-3.028	-551	124
Abschreibungen ²	18.297	16.359	12.016	11.231	6.281	5.128
Veränderung der Pensionen	280	287	265	277	15	10
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	-249	920	-197	974	-52	-55
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-955	260	-577	224	-377	36
Brutto-Cash-flow	29.898	27.439	22.323	20.104	7.575	7.335
Veränderung Working Capital	-17.139	-18.329	-1.402	-5.173	-15.737	-13.156
Veränderung der Vorräte	-3.725	-5.387	-3.699	-5.539	-27	152
Veränderung der Forderungen	-2.495	-5.219	-2.602	-1.806	108	-3.413
Veränderung der Verbindlichkeiten	5.729	5.145	4.925	4.410	805	735
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-11	-1.089	51	-1.185	-62	96
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-9.552	-8.802	-80	-834	-9.472	-7.968
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-7.086	-2.977	4	-218	-7.089	-2.759
Cash-flow laufendes Geschäft	12.759	9.110	20.921	14.931	-8.162	-5.821
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-12.532	-11.839	-12.309	-11.441	-223	-398
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-8.344	-8.151	-8.186	-7.853	-158	-298
Entwicklungskosten (aktiviert)	-3.667	-3.505	-3.667	-3.505	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-677	-377	-595	-211	-82	-166
Netto-Cash-flow⁴	227	-2.728	8.612	3.490	-8.385	-6.218
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehen und Termingeldanlagen	1.007	-1.534	-3.510	1.926	4.516	-3.460
Investitionstätigkeit	-11.525	-13.373	-15.818	-9.515	4.293	-3.858
Finanzierungstätigkeit	748	11.316	-6.985	-2.530	7.733	13.845
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	1.368	-28	1.368	-28	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-	1.491	-981	1.467	981	24
MAN Minderheitsaktionäre: Ausgleichszahlungen und Erwerb angelegter Aktien	-1.109	-34	-1.109	-34	-	-
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	302	-260	244	-265	59	4
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	0	0	0	0	0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.284	6.792	-1.638	2.621	3.923	4.172
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.09.⁵	30.397	24.830	21.715	16.049	8.682	8.781
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	27.375	27.284	12.319	12.934	15.056	14.350
Brutto-Liquidität	57.772	52.114	34.034	28.983	23.738	23.131
Kreditstand	-202.515	-175.569	-14.247	-4.189	-188.268	-171.380
Netto-Liquidität am 30.09.⁶	-144.743	-123.455	19.787	24.794	-164.530	-148.249
nachrichtlich am 01.01.	-134.735	-119.143	19.368	22.378	-154.103	-141.522

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

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

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

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

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

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

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

Rechnungslegung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2018 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. September 2019 in Übereinstimmung mit IAS 34 (Zwischenberichterstattung) erstellt und enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss verkürzten Berichtsumfang.

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

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

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

IFRS 16 – LEASINGVERHÄLTNISSE

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

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

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

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

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

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

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

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

Im Gegensatz zur bisherigen Vorgehensweise, nach der Aufwendungen für Operating-Leasingverhältnisse vollständig im Operativen Ergebnis gezeigt wurden, werden nach IFRS 16 im Konzernbereich Automobile nur noch die Abschreibungen auf die Nutzungsrechte dem Operativen Ergebnis zugerechnet. Die Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung der Leasingverbindlichkeiten werden im Konzernbereich Automobile im Finanzergebnis ausgewiesen. Dadurch kommt es in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2019 zu einer Entlastung im Operativen Ergebnis in Höhe von 0,2 Mrd. €.

Durch die geänderte Erfassung von Aufwendungen aus Operating-Leasingverhältnissen in der Kapitalflussrechnung ergibt sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2019 eine Verbesserung des Cash-flow laufendes Geschäft und des Netto-Cash-flow in Höhe von 0,6 Mrd. €, die nahezu ausschließlich auf den Konzernbereich Automobile entfallen. Der Cash-flow aus der Finanzierungstätigkeit verringert sich entsprechend. Der aus der Änderung der Bilanzierungsregeln resultierende Anstieg der Finanzschulden wirkt sich zum 30. September 2019 mit 5,7 Mrd. € negativ auf die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns aus. Davon entfallen 5,3 Mrd. € auf den Konzernbereich Automobile.

Zudem ergeben sich deutlich umfangreichere Anhangangaben.

SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 0,8 % (31. Dezember 2018: 2,0 %) verwendet.

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

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

Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2018 ist auch im Internet unter www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar.

Wesentliche Ereignisse

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieseldematik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2018 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2019 waren in diesem Zusammenhang zusätzliche Aufwendungen für Rechtsrisiken in Höhe von 1,3 Mrd. € zu erfassen. Diese resultieren insbesondere aus dem im Mai 2019 erlassenen Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart in Höhe von 0,5 Mrd. €, durch den das laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG beendet wurde, und aus höheren Rechtsverteidigungskosten.

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

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

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

Seit dem 28. Juni 2019 werden 51 Mio. Aktien der TRATON SE in den regulierten Märkten der Frankfurter Wertpapierbörse und der Nasdaq Stockholm gehandelt. Der Platzierungspreis wurde auf 27,00 € je Aktie festgelegt. Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns hat sich dadurch um 1,4 Mrd. € erhöht, wovon 1,2 Mrd. € als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden.

Konzernkreis

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

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. – 3. QUARTAL 2018¹

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	105.332	11.277	–	–	116.609	–8.671	107.938
Originalteile	9.513	2.474	–	–	11.987	–73	11.914
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	8.694	1.023	–	–	9.718	–439	9.279
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	8.876	462	–	–	9.338	–9	9.329
Power Engineering	–	–	2.489	–	2.489	–1	2.487
Motorräder	483	–	–	–	483	–	483
Vermiet- und Leasinggeschäft	680	1.214	–	20.152	22.046	–3.139	18.907
Zinsen und ähnliche Erträge	176	4	–	5.382	5.563	–130	5.433
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	1.275	10	0	–	1.285	69	1.354
Sonstige Umsatzerlöse	6.413	1.253	–	619	8.285	–834	7.452
	141.443	17.717	2.489	26.153	187.802	–13.225	174.577

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

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. – 3. QUARTAL 2019

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	114.380	12.786	–	–	127.167	–10.532	116.634
Originalteile	9.930	2.586	–	–	12.516	–88	12.428
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	9.511	1.043	–	–	10.554	–394	10.160
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	8.261	465	–	–	8.727	–15	8.712
Power Engineering	–	–	2.873	–	2.873	–2	2.871
Motorräder	482	–	–	–	482	0	482
Vermiet- und Leasinggeschäft	756	1.285	0	22.703	24.745	–3.202	21.543
Zinsen und ähnliche Erträge	170	4	–	5.980	6.154	–150	6.004
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–4	–13	–	–	–16	87	71
Sonstige Umsatzerlöse	5.659	1.333	–	904	7.896	–184	7.712
	149.146	19.491	2.873	29.587	201.098	–14.480	186.617

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

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 2.032 Mio. € (Vorjahr: 1.643 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 858 Mio. € (Vorjahr: 566 Mio. €). Die Basis zur Berechnung der außerplanmäßigen Abschreibungen bildet der Nutzungswert.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. – 3. QUARTAL		%
	2019	2018	
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	10.697	9.850	8,6
davon: aktivierte Entwicklungskosten	3.667	3.505	4,6
Aktivierungsquote in %	34,3	35,6	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	2.807	2.812	-0,2
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	9.837	9.157	7,4

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	
		2019	2018	2019	2018
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien					
Stammaktien: unverwässert	Mio.	295,1	295,1	295,1	295,1
verwässert	Mio.	295,1	295,1	295,1	295,1
Vorzugsaktien: unverwässert	Mio.	206,2	206,2	206,2	206,2
verwässert	Mio.	206,2	206,2	206,2	206,2
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	3.986	2.764	11.154	9.376
Anteil von Minderheiten	Mio. €	61	5	85	10
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	136	91	404	248
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	3.789	2.667	10.664	9.118
Ergebnis je Aktie					
Stammaktien: unverwässert	€	7,56	5,32	21,25	18,17
verwässert	€	7,56	5,32	21,25	18,17
Vorzugsaktien: unverwässert	€	7,56	5,32	21,31	18,23
verwässert	€	7,56	5,32	21,31	18,23

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER 2019

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2019 ¹	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.09.2019
Immaterielle Vermögenswerte	64.613	4.015	146	3.343	65.138
Sachanlagen	62.345	9.211	-325	8.632	63.250
Vermietete Vermögenswerte	43.922	17.964	7.742	6.344	47.800

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

6. Vorräte

Mio. €	30.09.2019	31.12.2018
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	6.469	5.543
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5.455	4.382
Fertige Erzeugnisse, Waren	31.542	30.553
Kurzfristiges Vermietvermögen	6.199	5.107
Geleistete Anzahlungen	198	168
Sicherungsgeschäfte Vorräte	-13	-8
	49.851	45.745

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

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.09.2019	31.12.2018
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18.352	17.888
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	22.209	19.669
	40.561	37.557

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2019 mit 592 Mio.€ (Vorjahr: 456 Mio.€) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

8. Eigenkapital

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

Im Berichtszeitraum hat die Volkswagen AG eine Dividende in Höhe von 2.419 Mio. € (Vorjahr: 1.967 Mio. €) ausgeschüttet. Davon entfielen 1.416 Mio. € (Vorjahr: 1.151 Mio. €) auf Stammaktien und 1.002 Mio. € (Vorjahr: 817 Mio. €) auf Vorzugsaktien.

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

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2019	31.12.2018
Anleihen und Schuldverschreibungen	94.571	81.391
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	15.421	15.447
Einlagengeschäft	2.400	1.455
Leasingverbindlichkeiten	5.084	399
Übrige Finanzschulden	1.630	2.433
	119.107	101.126

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2019	31.12.2018
Anleihen und Schuldverschreibungen	33.480	41.513
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	16.886	18.455
Einlagengeschäft	30.502	28.555
Leasingverbindlichkeiten	966	51
Übrige Finanzschulden	1.573	1.183
	83.408	89.757

11. Angaben zum Fair Value

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

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

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

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

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

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

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

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

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

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

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

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 30. SEPTEMBER 2019

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNG- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 30.09.2019
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	9.060	9.060
Sonstige Beteiligungen	125	–	–	–	1.696	1.821
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	285	50.192	51.818	–	33.471	83.948
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.371	2.973	3.018	1.225	–	5.570
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	18.351	18.351	–	–	18.352
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	38.774	38.774	–	18.590	57.386
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.487	10.618	10.618	881	–	12.985
Wertpapiere	17.006	118	118	–	–	17.123
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	30.960	30.960	–	–	30.960
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	114.022	116.822	–	5.084	119.107
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.100	2.425	2.432	1.187	–	4.712
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	82.442	82.442	–	966	83.408
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	24.892	24.892	–	–	24.892
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	923	8.505	8.505	1.232	–	10.660

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 52.061 Mio. € (Vorjahr: 49.166 Mio. €) und einen Fair Value von 53.242 Mio. € (Vorjahr: 49.791 Mio. €).

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

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

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

Mio. €	30.09.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	125	41	0	84
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	285	–	–	285
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.371	–	747	625
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	–	–	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	–	–	22
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.487	–	1.281	206
Wertpapiere	17.006	17.006	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.100	–	605	495
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	923	–	647	276

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

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

Mio. €	30.09.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.225	–	1.225	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	881	–	881	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.187	–	1.187	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.232	–	1.232	–

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

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

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2018	823	765
Währungsänderungen	-26	0
Änderung Konsolidierungskreis	-181	-
Gesamtergebnis	95	126
erfolgswirksam	23	126
erfolgsneutral	72	-
Zugänge (Zukäufe)	313	7
Realisierungen	-88	-123
Umgliederung in Stufe 2	-29	1
Stand am 30.09.2018	906	777
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	23	-126
Sonstiges betriebliches Ergebnis	20	-126
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	19	-134
Finanzergebnis	3	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	0	-

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2019	990	816
Währungsänderungen	33	2
Gesamtergebnis	355	185
erfolgswirksam	348	185
erfolgsneutral	8	-
Zugänge (Zukäufe)	15	-
Realisierungen	-142	-194
Umgliederung in Stufe 2	-28	-37
Stand am 30.09.2019	1.223	771
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	348	-185
Sonstiges betriebliches Ergebnis	354	-181
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	321	-141
Finanzergebnis	-7	-3
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-4	-

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

Für den Fair Value der Warentermingeschäfte 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 Warentermingeschäfte zum 30. September 2019 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 170 Mio.€ (Vorjahr: 31 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 2019 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio.€ (Vorjahr: 3 Mio.€) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. September 2019 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio.€ (Vorjahr: 3 Mio.€) niedriger ausgefallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2019 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 320 Mio.€ (Vorjahr: 327 Mio.€) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2019 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 332 Mio.€ (Vorjahr: 358 Mio.€) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. September 2019 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio.€ (Vorjahr: 7 Mio.€) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. September 2019 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio.€ (Vorjahr: 7 Mio.€) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2019 um 10% höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 5 Mio.€ (Vorjahr: 18 Mio.€) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2019 um 10% niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 5 Mio.€ (Vorjahr: 18 Mio.€) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. September 2019 um 10% besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 8 Mio.€ höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10% schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 8 Mio.€ geringer ausgefallen.

12. Kapitalflussrechnung

Die Kapitalflussrechnung zeigt den Zahlungsmittelfluss im Volkswagen Konzern sowie in den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

Mio. €	30.09.2019	30.09.2018
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	30.960	25.175
Termingeldanlagen	-563	-345
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	30.397	24.830

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2019	2018
Kapitaleinzahlungen	–	1.491
Dividendenzahlungen	-2.858	-2.334
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	1.368	-28
Aufnahmen von Anleihen	20.457	22.603
Tilgungen von Anleihen	-15.673	-11.701
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	-1.901	1.301
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-645	-18
	748	11.316

13. Segmentberichterstattung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

BERICHTSSEGMENTE 1. – 3. QUARTAL 2018¹

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	131.143	17.014	2.487	23.776	174.420	157	174.577
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	10.301	703	1	2.377	13.382	-13.382	-
Umsatzerlöse	141.443	17.717	2.489	26.153	187.802	-13.225	174.577
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	10.172	857	-46	2.039	13.022	-2.151	10.871

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

BERICHTSSEGMENTE 1. – 3. QUARTAL 2019

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	137.945	18.703	2.871	26.930	186.448	169	186.617
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	11.202	788	2	2.657	14.649	-14.649	-
Umsatzerlöse	149.146	19.491	2.873	29.587	201.098	-14.480	186.617
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	12.201	1.307	-98	2.226	15.637	-2.098	13.539

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2019	2018
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	15.637	13.022
Nicht zugeordnete Bereiche	-47	-1
Konzernfinanzierung	-32	-9
Konsolidierung	-2.019	-2.141
Operatives Ergebnis	13.539	10.871
Finanzergebnis	1.099	1.647
Konzernergebnis vor Steuern	14.637	12.518

14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

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

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

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. – 3. QUARTAL		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. – 3. QUARTAL	
	2019	2018	2019	2018
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	2	3	1
Aufsichtsräte	3	4	1	2
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.043	801	1.182	1.103
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	11.520	12.040	459	626
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	129	140	764	492
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	8	8	3	5

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.09.2019	31.12.2018	30.09.2019	31.12.2018
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	4	4	0
Aufsichtsräte	1	0	176	205
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.426	1.319	1.269	1.869
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	12.130	11.989	2.751	2.671
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	160	112	1.119	487
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	2	1	0	2

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und Assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen in Höhe von 1.201 Mio. € (Vorjahr: 3.066 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 7.303 Mio. € (31. Dezember 2018: 7.606 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.602 Mio. € (31. Dezember 2018: 4.045 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 900 Mio. € (31. Dezember 2018: 741 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 205 Mio. € (31. Dezember 2018: 214 Mio. €).

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

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

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 324 Mio. € (31. Dezember 2018: 239 Mio. €).

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 53 Mio. € (Vorjahr: 74 Mio. €) wertberichtigt. In den ersten drei Quartalen 2019 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 15 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €) an.

Der Volkswagen Konzern hat in den ersten neun Monaten Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 214 Mio. € (Vorjahr: 520 Mio. €) getätigt.

15. Rechtsstreitigkeiten

Dieselthematik

1. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In Australien hat sich die Volkswagen AG im September 2019 mit den Sammelklägern sowie der Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) im Grundsatz auf eine vergleichsweise Beendigung der Verfahren geeinigt. Das Gericht muss beiden Vergleichen noch zustimmen. Die Volkswagen AG geht davon aus, dass die Vergleichssumme zur Beilegung der Sammelklagen – abhängig von der Anzahl der Anmeldungen zum Vergleich – bei bis zu 127,1 Mio. AUD zuzüglich Verfahrenskosten liegen wird.

In einer in Brasilien anhängigen Sammelklage, die sich auf rund 17 Tsd. Fahrzeuge bezieht, erging im Mai 2019 ein nur teilweise aufrechterhaltendes Berufungsurteil. Die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil wurde in diesem Urteil deutlich auf zunächst 35 Mio. € nebst Zinsen reduziert. Dieser Betrag kann sich durch die ausgeurteilte Teuerungsrate und die individuelle Geltendmachung behaupteter Wertverluste betroffener Amarok-Fahrzeuge erhöhen. Das Urteil ist weiterhin nicht rechtskräftig.

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

In Deutschland sind über 60.000 meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelverfahren von Automobilkunden gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften eingegangen.

In der Musterfeststellungsklage des Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. vor dem Oberlandesgericht Braunschweig hat am 30. September 2019 die mündliche Verhandlung begonnen.

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

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig hat im April 2019 unter anderem wegen Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend Motoren des Typs EA 189 auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG Anklage erhoben.

Ferner hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig im September 2019 Anklage gegen den amtierenden und einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden sowie ein ehemaliges Vorstandsmitglied (heutiger Aufsichtsratsvorsitzender) der Volkswagen AG wegen Marktmanipulation im Zusammenhang mit der Dieselthematik erhoben und die Nebenbeteiligung der Volkswagen AG im Verfahren beantragt.

Die Staatsanwaltschaft München II hat im Juli 2019 unter anderem wegen Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 TDI-Motoren auch gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG Anklage erhoben.

Aus diesen Anklageerhebungen ergibt sich nach vorliegender Kenntnislage zum gegenwärtigen Zeitpunkt keine Veränderung der Risikolage für den Volkswagen Konzern.

Das gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik geführte Ordnungswidrigkeitenverfahren wurde durch Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Stuttgart vom 7. Mai 2019 beendet. Der Bußgeldbescheid knüpft an eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Organisationseinheit Prüffeld Entwicklung Gesamtfahrzeug/Qualität an. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 535 Mio. € vor, die sich aus einer Ahndung in Höhe von 4 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 531 Mio. € zusammensetzt. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid ist das Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG beendet. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG ist daher in Europa im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt, der dem Bußgeldbescheid zugrunde liegt, nicht mehr zu erwarten.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Das Oberlandesgericht Stuttgart hat im März 2019 die Durchführung der ihm vom Landgericht Stuttgart vorgelegten Kapitalanleger-Musterverfahren mit der Begründung abgelehnt, dass der gegenständliche Lebenssachverhalt im Wesentlichen bereits von dem insoweit vorrangigen Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig umfasst sei, welches gegenüber weiteren Musterverfahren eine Sperrwirkung entfalte. Gegen eine dieser Entscheidungen hat die Klägerseite Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof erhoben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

Die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen haben zur Beilegung der durch den Attorney General des US-Bundesstaates New Mexico geltend gemachten verbraucherschutzrechtlichen Forderungen eine Einigung dem Grunde nach erzielt. New Mexico war der letzte verbleibende Bundesstaat, der verbraucherschutzrechtliche Forderungen geltend gemacht hat.

Die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen verteidigen sich weiterhin gegen die Klagen der Attorneys General bestimmter US-Bundesstaaten und Kommunen wegen angeblicher Verletzungen von lokalen umweltrechtlichen Vorschriften. Im März 2019 ist die Klage des Attorney General des Bundesstaates Tennessee vom Berufungsgericht in Tennessee wegen Vorrangs des Bundesrechts abgewiesen worden. Der Attorney General des Bundesstaates Tennessee hat davon abgesehen, weiter gegen die Klageabweisung vorzugehen, so dass die Entscheidung des Tennessee Court of Appeals rechtskräftig ist. Ebenfalls im März 2019 hat der Attorney General des Bundesstaates New Mexico seine umweltrechtliche Klage freiwillig zurückgezogen und der Attorney General des Bundesstaates Alabama hat entschieden, gegen die Abweisung seiner Klage gegen die Volkswagen AG durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Alabama kein Rechtsmittel einzulegen.

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

5. Weitere Verfahren

Im Juni 2019 hat das Landgericht Hannover den Antrag dreier US-Fonds auf Austausch des Sonderprüfers zurückgewiesen, gegen diese Entscheidung hat die Gegenseite Rechtsmittel eingelegt.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

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

Im Verfahren wegen möglicher wettbewerbswidriger Absprachen gegen mehrere herstellereigene Automobilfinanzierungsgesellschaften haben die Volkswagen AG und die Volkswagen Bank GmbH gegen den Bußgeldbescheid der italienischen Wettbewerbsbehörde im März 2019 Rechtsmittel eingelegt. Darüber hinaus ist in diesem Zusammenhang eine kartellrechtliche Sammelklage von Kunden in Italien unter anderem gegen die Volkswagen Bank GmbH eingegangen.

Im Juni 2019 hat der U.S. District Court des Northern District von Kalifornien zwei vermeintliche Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich seit den 1990er Jahren zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil dem klägerischen Vortrag keine plausible Begründung der behaupteten wettbewerbswidrigen Absprachen zu entnehmen war. Die Kläger reichten überarbeitete Klageschriften ein, Volkswagen hat deren Abweisung beantragt.

Volkswagen hat Auskunftersuchen der US-Umweltschutzbehörde (EPA) und des California Air Resources Board (CARB) betreffend Automatikgetriebe in bestimmten Fahrzeugen mit Benzinmotor beantwortet. Im Zuge dieser Untersuchung durch die EPA hat sich Volkswagen im August 2019 gegenüber der EPA mit dem Verlust von rund 220.000 sogenannten Greenhouse Gas Emission Credits einverstanden erklärt. Ebenfalls im August 2019 haben Volkswagen und das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger (Plaintiffs' Steering Committee) eine Vereinbarung zur Beilegung zivilrechtlicher Forderungen betreffend rund 98.000 Fahrzeuge der Marken Volkswagen, Audi, Porsche und Bentley bekanntgegeben. Für diese Fahrzeuge führten Prüfungen von Volkswagen im Zusammenhang mit den Auskunftersuchen – gemäß den Rundungsregelungen der EPA – zu Abweichungen des Kraftstoffverbrauchs von 1 Meile pro Gallone von den im „Monroney Label“ nach US-amerikanischem Recht anzugebenden Werten. Im Oktober 2019 hat das Gericht der Vergleichsvereinbarung seine vorläufige Genehmigung erteilt.

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

16. Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich insbesondere durch die Erfassung zusätzlicher steuerrechtlicher Sachverhalte im Vergleich zum Konzernabschluss 2018 um 0,6 Mrd. € auf 10,4 Mrd. € erhöht.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2018 um 4,8 Mrd. € auf 21,8 Mrd. € verringert. Die Verringerung resultiert im Wesentlichen aus der erstmaligen Anwendung des IFRS 16 (siehe Erläuterungen zu IFRS 16). Gegenläufig wirken gestiegene Verpflichtungen aus Investitionszusagen für Beteiligungen sowie ein erhöhtes Bestellobligo für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

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

Wolfsburg, 30. Oktober 2019

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung und verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2019, die Bestandteile des Quartalsfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

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

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

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

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

Hannover, den 30. Oktober 2019

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Fahrzyklen

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

Hybridanleihe

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

Aktivierungsquote

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

Bruttomarge

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

Eigenkapitalquote

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

Forschungs- und Entwicklungskostenquote

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

Netto-Cash-flow

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

Netto-Liquidität

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

Operatives Ergebnis

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

Operative Umsatzrendite

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

Sachinvestitionsquote

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

Umsatzrendite vor Steuern

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

Impressum

HERAUSGEBER

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

INVESTOR RELATIONS

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

FINANZKALENDER

17. März 2020
Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG

29. April 2020
Zwischenbericht Januar – März 2020

7. Mai 2020
Hauptversammlung der Volkswagen AG

30. Juli 2020
Halbjahresfinanzbericht 2020

29. Oktober 2020
Zwischenbericht Januar – September 2020

Neben der deutschen Fassung erscheint der
Zwischenbericht in englischer Sprache.

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

Printed in Germany
958.809.591.00

www.volkswagenag.com