

Zwischenbericht

JANUAR – SEPTEMBER 2021

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	3. QUARTAL			1. – 3. QUARTAL		
	2021	2020	%	2021	2020	%
Mengendaten¹ in Tsd.						
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	1.973	2.612	-24,4	6.951	6.505	+6,9
Absatz (Fahrzeuge)	1.805	2.575	-29,9	6.466	6.311	+2,5
Produktion (Fahrzeuge)	1.586	2.445	-35,1	6.098	6.107	-0,1
Belegschaft (am 30.09.2021/31.12.2020)				674,8	662,6	+1,9
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €						
Umsatzerlöse	56.931	59.355	-4,1	186.599	155.486	+20,0
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	2.798	3.183	-12,1	14.157	2.380	x
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	4,9	5,4		7,6	1,5	
Sondereinflüsse	-203	-	x	-203	-687	-70,4
Operatives Ergebnis	2.595	3.183	-18,5	13.953	1.693	x
Operative Umsatzrendite (%)	4,6	5,4		7,5	1,1	
Ergebnis vor Steuern	3.079	3.606	-14,6	14.232	2.254	x
Umsatzrendite vor Steuern (%)	5,4	6,1		7,6	1,4	
Ergebnis nach Steuern	2.903	2.751	+5,6	11.357	1.731	x
Konzernbereich Automobile²						
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	3.665	3.496	+4,8	11.401	10.191	+11,9
F&E-Quote (%)	8,0	7,2		7,5	8,1	
Cash-flow laufendes Geschäft	3.615	10.162	-64,4	22.703	13.171	+72,4
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ³	6.586	3.938	+67,2	15.483	11.754	+31,7
davon: Sachinvestitionen	2.114	2.292	-7,8	5.891	6.422	-8,3
Sachinvestitionsquote (%)	4,6	4,7		3,9	5,1	
Netto-Cash-flow	-2.971	6.224	x	7.220	1.418	x
Netto-Liquidität am 30.09.				25.642	24.848	+3,2

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 3.670 (3.754) Mio. €, Januar bis September 11.029 (10.657) 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 Geschäftsjahres in Klammern dargestellt.

Reichweitenangaben zu Fahrzeugen wurden auf dem Rollenprüfstand über das Durchfahren der Zyklen nach der Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelt. WLTP-Reichweitenwerte für Serienfahrzeuge können ausstattungsbedingt abweichen. Die tatsächliche Reichweite variiert in der Praxis abhängig von verschiedenen weiteren Faktoren.

Wesentliche Fakten

- > Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns mit 7,0 Mio. Fahrzeugen um 6,9% über dem pandemiebedingt niedrigen Vorjahreswert, Halbleitermangel beeinträchtigt Verkaufszahlen; Zuwächse vor allem in Europa sowie in Nord- und Südamerika; Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge mehr als verdoppelt
- > Umsatzerlöse des Konzerns steigen um 20,0% auf 186,6 Mrd. €
- > Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen nimmt um 11,8 Mrd. € auf 14,2 Mrd. € zu. Verbesserungen aus Volumen, Mix und Preispositionierung, zudem positive Effekte aus der Fair-Value-Bewertung auf Rohstoffsicherungen; Einmalaufwendungen für Restrukturierungen in Höhe von 0,7 Mrd. €
- > Operatives Ergebnis übertrifft mit 14,0 Mrd. € den Vorjahreswert um 12,3 Mrd. €; negative Sondereinflüsse aus der Dieseldematik von -0,2 (-0,7) Mrd. €
- > Ergebnis vor Steuern erhöht sich auf 14,2 (2,3) Mrd. €
- > Netto-Cash-flow des Automobilbereichs legt vor allem ergebnisbedingt um 5,8 Mrd. € auf 7,2 Mrd. € zu; Sachinvestitionsquote beträgt 3,9 (5,1)%
- > Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile nach Dividendenzahlung und Kauf der Anteile an Navistar mit 25,6 Mrd. € auf robustem Niveau
- > Begeisternde Produkte:
 - Volkswagen Pkw stellt das kompakte SUV-Coupé Taigo vor; vollelektrische Studie ID. LIFE kombiniert Nachhaltigkeit und Digitalisierung
 - Audi macht mit den automatisiert fahrenden Konzeptfahrzeugen skysphere concept und grandsphere concept das Fahrzeug zum Erlebnisraum
 - CUPRA gibt mit dem UrbanRebel Concept einen Ausblick auf ein urbanes Elektrofahrzeug
 - Bentley präsentiert den Flying Spur mit Plug-in-Hybridantrieb
 - Porsche geht mit dem überarbeiteten Macan an den Start
 - Lamborghini feiert mit dem Countach LPI 800-4 den 50. Geburtstag seines Kultmodells
 - Volkswagen Nutzfahrzeuge elektrifiziert mit dem Multivan eHybrid seinen Bestseller

Wichtige Ereignisse

COVID-19-PANDEMIE

Ende 2019 wurden in China erste Fälle einer Atemwegserkrankung mit teilweise tödlichem Verlauf bekannt, die auf ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren zurückzuführen ist. Ab Mitte Januar 2020 traten auch Infektionen außerhalb Chinas auf. Die Zahl der infizierten Personen entwickelte sich im Verlauf des Jahres 2020, zeitlich und regional unterschiedlich, sehr dynamisch. Weltweit wurden auf nationaler Ebene und mit spezifischer Intensität Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie ergriffen und angepasst, ohne letztlich die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 unter Kontrolle bringen zu können. Zudem wurden von der Kommission der Europäischen Union sowie von zahlreichen Regierungen in Europa und auch in anderen Regionen Hilfspakete zur Unterstützung der Wirtschaft verabschiedet und konjunkturstützende Maßnahmen eingeleitet, um den Beeinträchtigungen infolge der Covid-19-Pandemie entgegenzuwirken. Über das gesamte Jahr 2020 hinweg brachte die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich.

Auch im ersten Quartal 2021 setzte sich das überwiegend dynamische Infektionsgeschehen vielerorts fort. Damit einhergehend hielten die Beeinträchtigungen – wie Kontakt- und Mobilitätsbeschränkungen oder Einschränkungen der Geschäftstätigkeit – in weiten Teilen der Welt an. Mit zunehmender Verfügbarkeit von Testkapazitäten und Impfstoffen haben einzelne Länder weitergehende Öffnungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens zugelassen. Insbesondere in China führten die ergriffenen Maßnahmen zu einer Rücknahme der Einschränkungen. Im zweiten Quartal 2021 waren im überwiegenden Teil der Welt die Neuinfektionen zunächst rückläufig, was zu weiteren Lockerungen der zur Eindämmung der Pandemie getroffenen Maßnahmen führte. In einzelnen Ländern war jedoch ab der Jahresmitte ein erneuter Anstieg der Infektionszahlen zu verzeichnen, der vor allem auf neue Varianten des Coronavirus SARS-CoV-2 zurückzuführen war. In der Folge traten situationsbezogenen Einschränkungen wieder in Kraft. Das dritte Quartal 2021 war in den meisten Regionen der Welt von einer rückläufigen Entwicklung der Neuinfektionen geprägt. In diesem Zusammenhang nahmen viele Länder abhängig vom jeweiligen Fortschritt ihrer Impfkampagne die bestehenden Einschränkungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens weitgehend zurück. Auch zeitweise wieder ansteigende Fallzahlen – vor allem im Zusammenhang mit einer zunehmenden Reiseaktivität – führten nur in seltenen Fällen zu einer erneuten Verschärfung der Maßnahmen.

NEUE PRODUKTE UND TECHNOLOGIEN VORGESTELLT

Der Volkswagen Konzern und seine Marken stellten auch im dritten Quartal 2021 neue Fahrzeuge und Technologien vor.

IAA MOBILITY 2021

Mit verändertem Konzept fand im September 2021 die IAA MOBILITY 2021 in München statt. Die Marke Volkswagen Pkw präsentierte mit dem ID. LIFE ihre Vision eines vollelektrischen Kleinwagens für den urbanen Raum, der konsequent an den Bedürfnissen junger Zielgruppen ausgerichtet ist. Die Studie kombiniert Nachhaltigkeit und Digitalisierung mit einem außergewöhnlich flexiblen Nutzungskonzept. Im Klarlack für die Karosserie werden Holzspäne als natürliche Farbgeber und ein biobasierter Härter verwendet. Das Luftkammer-Textildach und die Frontabdeckung bestehen zu 100% aus wiederverwerteten PET-Flaschen. Dank einer aus der Armaturentafel ausfahrbaren Leinwand lässt sich das Fahrzeug beispielsweise zu einem Minikino oder einer Gaming Lounge umfunktionieren; Spielkonsole und Beamer sind mit an Bord. Das Design des ID. LIFE ist auffallend klar, reduziert und hochwertig. Zum puristischen Auftritt trägt auch die horizontale Unterteilung zwischen Karosseriekörper, Glasflächen und Dach bei. Die Studie ID. LIFE basiert auf einer speziell für das Kleinwagensegment entwickelten Variante des Modularen E-Antriebsbaukastens (MEB) des Volkswagen Konzerns und ist das erste MEB-Fahrzeug, das mit Frontantrieb ausgestattet ist. Mit seinem 172 kW (234 PS) starken Elektromotor beschleunigt der ID. LIFE von 0 auf 100 km/h in 6,9 sec, die Reichweite liegt bei rund 400 km. Als getarnte seriennahe Studie wurde in München zudem der auf dem MEB basierende ID.5 GTX vorgestellt; das erste rein elektrische SUV-Coupé der Marke Volkswagen Pkw. Mit seinen fließenden Linien wirkt der ID.5 GTX elegant und sportlich zugleich. Kurze Überhänge und große Räder unterstreichen seinen kraftvollen Charakter. In der hohen Front generieren die LED-Matrixscheinwerfer ein intelligent geregeltes Fernlicht. Die flach geneigte und weit vorne ansetzende A-Säule bringt die Dachlinie in einen eleganten Fluss und lässt sie in einem integrierten Heckspoiler auslaufen. Die LED-Heckleuchten im 3D-Design runden den Premiumeindruck ab. Das Kürzel GTX steht für eine neue Sportlichkeit in der Marke. Sie schreibt die Tradition der erfolgreichen GTI-, GTD- und GTE-Modelle fort und transferiert sie in die Welt der Elektromobilität. An Vorder- und Hinterachse des ID.5 GTX arbeitet je eine E-Maschine; der kraftvolle Dualmotor mit Allradantrieb sorgt für starke Fahrleistungen, souveräne Traktion und sportliches Handling. Die große Lithium-Ionen-Batterie zwischen den Achsen ermöglicht eine Reichweite von bis zu 497 km.

Der Messeauftritt der Marke Volkswagen Pkw wurde durch den neuen kompakten Taigo komplettiert. Das auf dem Modularen Querbaukasten basierende SUV-Coupé begeistert mit seiner expressiven Crossover-Karosserieform, erhöhter Sitzposition, wegweisender Konnektivität und uneingeschränkter Alltagstauglichkeit. Das Heck des Fünfsitzers fällt im Stil eines Coupés schräg nach hinten ab, ohne die Kopffreiheit im Fond einzuschränken. Serienmäßig ausgestattet mit Voll-LED-Scheinwerfern, digitalem Cockpit und Infotainmentssystem aus dem Modularen Infotainment-Baukasten, setzt der Taigo hohe Technologie-Standards in seiner Klasse. Zahlreiche Assistenzsysteme der jüngsten Generation wie das Umfeldbeobachtungssystem Front Assist mit City-Notbremsfunktion und der Spurhalteassistent Lane Assist erhöhen den Komfort. Auf Wunsch ist der IQ.DRIVE Travel Assist an Bord, der das teilautomatisierte Fahren bis zu einer Höchstgeschwindigkeit von 210 km/h ermöglicht.

Audi präsentierte zur IAA MOBILITY 2021 die Studie Audi grandsphere concept. Die 5,35 m lange Limousine verbindet den Luxus des privaten Reisens in höchstem Komfort mit einem umfassenden Erlebnisangebot an Bord. Automatisiertes Fahren auf Level 4 ermöglicht dabei neue Dimensionen von Freiheit: In diesem Modus verwandelt sich das Interieur ohne Lenkrad, Pedalerie und Anzeigen in eine weiträumige Erlebnisphäre. Die erste Sitzreihe wird zur First Class Lounge mit viel Platz, freier Aussicht und dem Zugriff auf alle Funktionen des ganzheitlichen digitalen Ökosystems, in das der Audi grandsphere eingebunden ist. Im Vorfeld der IAA MOBILITY hatte Audi bereits die spektakuläre Studie des Roadsters Audi skysphere concept vorgestellt; ein elektrisch angetriebener offener Zweitürer, dessen Linienführung zum Audi Design von morgen führt. Auch dieses Fahrzeug skizziert ein Bild des progressiven Luxussegments der Zukunft, in dem dank des automatisierten Fahrens eine revolutionäre Neugestaltung des Interieurs möglich ist und der Innenraum so zum Erlebnisraum wird.

CUPRA feierte in München die Weltpremiere des UrbanRebel Concept. Die Rennsportstudie gibt einen Ausblick auf die zukünftige Designsprache eines urbanen Elektrofahrzeugs, das CUPRA im Jahr 2025 auf den Markt bringen will. Der UrbanRebel Concept steht für reinen Elektroantrieb, Nachhaltigkeit und Performance. Er verbindet atemberaubendes Design mit Dynamik und basiert auf dem MEB des Volkswagen Konzerns. Die Frontpartie mit der Haifischnase wird durch die dreieckige Signatur in den Scheinwerfern betont. An den Seiten zeigt das Fahrzeug durch die Keilform von der C-Säule bis zur Vordertür seine sportlichen Proportionen. Das Design des Hecks wird durch horizontale Linien und einen großen Spoiler bestimmt, der dem Fahrzeug einen imposanten und kantigen Look verleiht. Der CUPRA UrbanRebel Concept bringt eine Leistung von 250 kW (340 PS) auf die Straße, in Spitzen können bis zu 320 kW (435 PS) abgerufen werden. Damit absolviert er den Sprint von 0 auf 100 km/h in nur 3,2 sec.

Porsche gewährte einen spektakulären Einblick in die automobilen Zukunft: Die Konzeptstudie Mission R vereint modernste Technologien und nachhaltige Werkstoffe mit der

Leidenschaft für den Rennsport. Der betont flache, rein elektrisch angetriebene Mission R trägt neben einem progressiven Design die charakteristischen Linien der Sportwagen aus Zuffenhausen. Die beiden neu entwickelten Elektromotoren im Porsche Mission R leisten im sogenannten Qualifying-Modus bis zu 800 kW (1.088 PS). Die Batteriekapazität von rund 80 kWh sowie eine innovative Rekuperation ermöglichen Sprintrennen ohne jegliche Leistungsverluste. Der Mission R beschleunigt in weniger als 2,5 sec von 0 auf 100 km/h, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei über 300 km/h. Neben dem innovativen Elektroantrieb setzt auch die Karosserie der Konzeptstudie auf CO₂-Reduzierung und Nachhaltigkeit; sie besteht zu großen Teilen aus Naturfaser-verstärktem Kunststoff. Die Grundlage liefern Flachfasern aus der Landwirtschaft. Dieser ökologische Werkstoff findet auch für den Frontsplitter, den Diffusor und die Seitenschweller Verwendung.

Volkswagen Nutzfahrzeuge feierte in München die Messepremiere der vollständig neuen Generation des Multivan. Der auf Familien und sportlich aktive Menschen zugeschnittene Allrounder eignet sich mit seinem neu entwickelten Sitz- und Laderaumsystem für unterschiedlichste Einsatzmöglichkeiten: vom Familien- und Freizeitfahrzeug bis zum hochwertigen Shuttle. Ein Novum in der Baureihe ist der Plug-in-Hybridantrieb, bestehend aus einem 1.4 TSI-Motor mit 110 kW (150 PS) und einem Elektromotor mit 85 kW (116 PS). Mit einer Systemleistung von 160 kW (218 PS) bringt der Multivan eHybrid das lokal emissionsfreie Fahren mit einem niedrigen Gesamtverbrauch in Einklang. Dabei ist die Reichweite des vollelektrischen Fahrens dank der Lithium-Ionen-Batterie so konzipiert, dass damit die durchschnittlichen Tagesdistanzen bewältigt werden können. Mit dem ID. BUZZ AD (Autonomous Driving) stellte Volkswagen Nutzfahrzeuge auf der IAA MOBILITY einen vollelektrischen und selbstfahrenden Prototypen vor. Die Serienversion soll ab 2025 bei Mobilitätsdiensten wie MOIA eingesetzt werden. In München testet der Entwicklungspartner Argo AI aktuell das im Fahrzeug verbaute Self-Driving-System SDS, das autonomes Fahren möglich machen soll. Die präzisen Daten für die intelligente Software liefert dabei eine Kombination aus Lidar-, Radar und Kamerasystemen. Daraus entsteht ein sehr genaues Verkehrsbild der Innenstädte, in denen der selbstfahrende ID. BUZZ AD zukünftig seine Fahrgäste an ihr Ziel bringen soll.

Weitere Fahrzeugneuheiten

Mit gesteigerter Performance, modifiziertem Design und neuem Bedienkonzept schickte Porsche im dritten Quartal 2021 den neuen Macan an den Start. Optisch wurde der Kompakt-SUV mit einer Reihe gezielter Veränderungen nachgeschärft: Das neu gestaltete Bugteil verstärkt die Breitenbetonung und lässt den Macan noch satter auf der Straße stehen. Das Heck schließt nun ein markanter, besonders technisch gestalteter Diffusor nach unten ab. Auch das Fahrwerk wurde weiter optimiert: Der Macan reagiert nun noch feinfühligere und direkter auf die Fahrsituation und den Fahrbahnzustand. Der neue Porsche Macan bietet einen deutlich aufgewerteten Innenraum mit einer modern und elegant

gestalteten Mittelkonsole. Ihr Bedienkonzept mit Touch-Flächen anstelle von haptischen Tasten bringt eine klare Struktur ins Cockpit. Der Macan bietet darüber hinaus serienmäßig viele Online-Funktionen, die über das 10,9 Zoll große Full-HD-Touchdisplay des Porsche Communication Management oder per Sprachbefehl gesteuert werden können. Das sportliche Aushängeschild der erfolgreichen SUV-Reihe ist der Macan GTS mit einem um 44 kW (60 PS) auf 324 kW erstärkten V6-Biturbomotor. In Verbindung mit dem Sport Chrono-Paket bewältigt er den Sprint von 0 auf 100 km/h in 4,3 sec, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 272 km/h.

Auf dem Weg hin zu einem durchgängig bilanziell klimaneutralen Unternehmen machte Bentley im dritten Quartal 2021 einen weiteren Schritt und erweiterte im Rahmen der Elektrifizierung die Reihe seiner Hybrid-Modelle um den Flying Spur. Der neuer Antrieb des Grand Tourers bietet den gewohnten Luxus und die vertraute Leistung eines Flying Spur. Ein V6-Benzinmotor und ein moderner Elektromotor stellen zusammen eine Systemleistung von 400 kW (544 PS) bereit. Rein elektrisch kann der Flying Spur Hybrid mehr als 40 km zurücklegen, die Gesamtreichweite liegt bei über 700 km. Äußerlich weisen dezente Embleme an der Karosserie auf den innovativen Antrieb hin. Für den Fahrer werden sowohl im Head-up-Display als auch im Infotainment-Bildschirm und in der Instrumentengruppe zusätzliche Informationen zum Hybridantrieb dargestellt.

Anlässlich des 50. Geburtstags seines Kultmodells stellte Lamborghini im August 2021 den limitierten Countach LPI 800-4 vor. Der futuristische Supersportler ist eine Hommage an den Countach der 70er und 80er Jahre, der als Revolutionär für Design und Technologie gilt. Die puristische Linienführung lässt sofort das Erbe des Countach erkennen. Sein 574 kW (780 PS) starker V12-Saugmotor in Kombination mit der Hybrid-Superkondensator-Technologie und einem Elektromotor stellt eine kombinierte Systemleistung von 599 kW (814 PS) zur Verfügung. Zusammen mit dem permanenten Allradantrieb gelingt dem Countach LPI 800-4 der Sprint von 0 auf 100 km/h in nur 2,8 sec, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 355 km/h erreicht.

AUSZEICHNUNGEN

Mitte Juli 2021 wurden gleich mehrere Modelle des Volkswagen Konzerns bei der Wahl zum „Firmenauto des Jahres 2021“ der Fachzeitschrift Firmenauto gekürt. Die Marke Volkswagen Pkw gewann mit den Modellen ID.3 und up! in den Kategorien Elektro-Kleinfahrzeuge sowie Minicars. Volkswagen Nutzfahrzeuge errang mit dem Caddy in der Kategorie Kleine Vans den ersten Platz. ŠKODA holte sieben Titel bei der Wahl: die Modelle Octavia, Superb und Superb iV belegten den ersten Platz in der Importwertung der Kompakt- und Mittelklasse sowie als Plug-in-Hybridmodell, die Modelle Kamiq, Karoq und Kodiaq überzeugten in der Importwertung in den Kategorien Kleine, Kompakte sowie Midsize-SUV und Crossover, das Modell Enyaq iV gewann den Importsieg in der Kategorie Elektro-Mittelklasse. SEAT überzeugte mit dem Alhambra in der Importwertung in der Kategorie Maxivans. CUPRA holte mit dem Modell Formentor in der Kategorie

Beste Newcomer den Importsieg sowie in der Kategorie Kleine und kompakte Plug-in-Hybride den Gesamtsieg. Audi wurde für den e-tron GT und e-tron ausgezeichnet: die Modelle wurden Gesamtsieger in den Kategorien Newcomer und Elektro-Oberklasse sowie Große SUV und Crossover. Zudem erreichte Audi mit den Modellen A1, A3, A4 und A6 den Gesamtsieg in den Kategorien Kleinwagen, Kompakt-, Mittel- sowie Obere Mittelklasse. Die Modelle Q2, Q3 und Q5 von Audi rundeten als Gesamtsieger in drei SUV- und Crossover-Kategorien den Erfolg ab. Bei der Wahl stimmten insgesamt 165 Jurymitglieder über die Gesamtsieger und die Gewinner der Importwertung aus 20 verschiedenen Fahrzeugkategorien ab.

Ende Juli 2021 wurden gleich sieben Auszeichnungen an MAN Truck & Bus von den Lesern der Fachzeitschriften trans aktuell, FERNFAHRER und lastauto omnibus vergeben. In der Kategorie Fernverkehr setzte sich der MAN TGX gegenüber seinen Konkurrenten durch, die beiden Kategorien Kipper bis 32 t und schwerer Verteilerverkehr ab 18 t entschied der MAN TGS für sich. In der Kategorie der leichten Verteiler-Lkw bis 18 t gewann der MAN TGM den Titel als bester Lkw. In der Kategorie Überlandbusse überzeugte der MAN Lion's Inter-city. Der MAN Lion's Coach erreichte den ersten Platz in der Kategorie Reisebusse. Ebenfalls Sieger war der lokal emissionsfreie MAN eTGE in der Kategorie Elektro-Transporter. Insgesamt wählten rund 7.600 Leser in 16 Kategorien aus 250 Baureihen „Die besten Nutzfahrzeuge 2021“.

Anfang September 2021 erhielt das Porsche Werk in Leipzig für seine umweltfreundliche und nachhaltige Produktion den „Lean & Green Management Award 2021“ in der Rubrik Automotive OEM. An dem Wettbewerb haben 250 Werke aus mehr als zehn Ländern und 20 Industriezweigen teilgenommen.

Im September 2021 kürten die Leser der Zeitschrift AUTO Straßenverkehr die Marke ŠKODA mit zwei Modellen in sechs Kategorien zum „Familienauto des Jahres 2021“. Der ŠKODA Enyaq iV erzielte den Import- und Gesamtsieg in der Kategorie Beste Technologie in der Preisklasse bis 25.000€ und sicherte sich den Titel als Importfahrzeug in der Kategorie Bestes Design. Zudem holte die Marke ŠKODA mit dem Superb Combi drei weitere Titel in der Preiskategorie 25.000 bis 35.000€: Das Modell überzeugte in der Import- und Gesamtwertung in der Kategorie Bestes Preis-Leistungs-Verhältnis und ließ die Konkurrenz bei den Importfahrzeugen in der Kategorie Beste Technologie hinter sich. Insgesamt traten 124 Fahrzeuge an, darunter ausschließlich Kombis, SUVs und Vans mit einem Kofferraumvolumen von mindestens 400 l und einem Basispreis, der 45.000€ nicht übersteigt.

Ebenfalls im September 2021 überzeugte Audi mit dem Modell e-tron GT in der Kategorie Electric Cars bei der Leserwahl „BEST OF mobility 2021“ als ein Vorreiter in der Mobilitätszukunft. Die Leserwahl „BEST OF mobility“ führt der HUSS-VERLAG in Zusammenarbeit mit dem internationalen Beratungsunternehmen Deloitte und dem Verband der deutschen Automobilindustrie (VDA) durch und vereint bei der Auszeichnung von Produkten und Services die drei Zukunftsthemen Mobilität, Konnektivität und Infrastruktur.

JUBILÄEN

Im August 1951 fuhr im Werk in Kariëga der erste in Südafrika gefertigte Volkswagen, ein Käfer, vom Band. In diesem Jahr feierte die Volkswagen Group South Africa 70-jähriges Jubiläum der Marke in Südafrika. Seit Produktionsstart wurden dort mehr als vier Millionen Fahrzeuge unterschiedlicher Volkswagen und Audi Modelle gefertigt. Die Volkswagen Group South Africa entwickelte sich in den Jahren ihrer Erfolgsgeschichte zum größten privatwirtschaftlichen Arbeitgeber Südafrikas und übernimmt gesellschaftliche Verantwortung in zahlreichen Projekten.

Vor 20 Jahren debütierte bei ŠKODA die erste Generation der Stufenhecklimousine Superb. Mit der Modellbezeichnung wurde Bezug genommen auf ein Fahrzeug gleichen Namens, dessen Produktion bereits 1935 startete und 2001 wieder auflebte. Während der vergangenen 20 Jahre wurden mehr als 700 Tsd. Superb ausgeliefert.

Im September 1996 lief im Stammwerk von ŠKODA in Mladá Boleslav die Serienfertigung des Octavia an. Bis heute wurden insgesamt über 7 Millionen Einheiten an Kunden ausgeliefert. Von Beginn an bot der Bestseller der Marke ein herausragendes Raumangebot, moderne Technik, einen hohen Sicherheitsstandard und ein attraktives Preis-Leistungs-Verhältnis. Die aktuelle vierte Generation ist mit der breitesten Motorenpalette in der Geschichte der Modellreihe erhältlich: Neben effizienten Otto- und Dieselmotoren umfasst das Angebot auch eine große Auswahl an alternativen Antrieben, darunter Erdgas (CNG) sowie Plug-in-Hybridantrieb.

Im Oktober rollte im russischen Kaluga der 300-tausendste Tiguan vom Band. Das SUV ist seit seiner Markteinführung im Jahr 2009 ein Bestseller für die Marke Volkswagen in Russland.

KOOPERATIONEN

Anfang Juli 2021 unterzeichnete die TRATON GROUP gemeinsam mit Daimler Truck und der Volvo Group eine Absichtserklärung über den Aufbau und den Betrieb eines öffentlichen Hochleistungs-Ladernetzes für batterieelektrische

schwere Fernverkehr-Lkw und Reisebusse in Europa. Ziel ist der Aufbau und die Beschleunigung öffentlich zugänglicher Ladeinfrastruktur. Die Vereinbarung bildet die Basis für ein geplantes Joint Venture, das von den drei Parteien zu gleichen Teilen gehalten werden soll.

Im Juli 2021 gab Volkswagen die Gründung eines gemeinsamen Joint Ventures mit TraceTronic, einem Anbieter von Lösungen für das Testen und Integrieren von Fahrzeugsoftware, bekannt. Volkswagen und TraceTronic halten jeweils 50% an dem Gemeinschaftsunternehmen neocx, welches eine sogenannte Continuous Integration/Continuous Testing (CI/CT) Factory aufbauen soll. Dabei handelt es sich um eine Plattform, die leistungsstarke Werkzeuge für das hochautomatisierte Testen und Integrieren von Fahrzeugsoftware und vernetzten Diensten bündelt. Zukünftig soll die CI/CT Factory die Test- und Integrationslandschaft im Volkswagen Konzern harmonisieren.

Der Volkswagen Aufsichtsrat hat Ende Juli 2021 einem Vertrag mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Europe B.V. zur Abgabe eines gemeinsamen öffentlichen Übernahmeangebots auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A. Paris/Frankreich über eine Konsortialgesellschaft zugestimmt. Sollte das Angebot angenommen werden, würde das Konsortium nach derzeitigem Stand gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernehmen. Im September 2021 reichte das Konsortium das Übernahmeangebot bei der französischen Aufsichtsbehörde ein. Nach erfolgreicher Prüfung der Angebotsunterlagen beginnt die Frist, während der die Europcar-Aktionäre ihre Aktien andienen können.

AUFSICHTSRATSANGELEGENHEITEN

Mit Wirkung zum 31. August 2021 hat Herr Athanasios Stimoniariis, ehemaliger Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der TRATON SE, sein Mandat als Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG niedergelegt. Herr Stimoniariis gehörte dem Aufsichtsrat seit 2015 an. Als Nachfolger wurde Herr Jens Rothe, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Volkswagen Sachsen GmbH, mit Wirkung zum 22. Oktober 2021 gerichtlich ersatzbestellt.

Volkswagen Aktie

In den ersten neun Monaten dieses Jahres setzte sich an den internationalen Aktienmärkten die Erholung, die nach den Kurseinbrüchen infolge der Covid-19-Pandemie im Verlauf des Jahres 2020 begonnen hatte, größtenteils kräftig fort. Trotz befürchteter Rückschläge bei der Pandemiebekämpfung und damit verbundenen anhaltenden Restriktionen des öffentlichen Lebens, die auf der Konjunktur lasten, herrschte weitgehend Zuversicht.

Am deutschen Aktienmarkt startete der DAX gut in das neue Geschäftsjahr und überschritt im Verlauf der Berichtsperiode drei Tausender-Marken. Der deutsche Leitindex blieb weitgehend unbeeindruckt von der anhaltenden Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und konnte den Kurseinbruch des vergangenen Jahres mehr als kompensieren, wobei der dynamische Anstieg im zweiten Quartal in eine Seitwärtsbewegung überging. Wesentliche Treiber dieser Entwicklung waren die Fortschritte bei den Impfkampagnen und fortgesetzte Konjunkturlösungen durch Notenbanken und Regierungen in aller Welt sowie die Anzeichen einer einsetzenden Erholung der Weltwirtschaft. Unterstützung kam zudem von Kursgewinnen der Automobilwerte. Die Besorgnis der Marktteilnehmer über die steigende Inflation wirkte sich dagegen negativ aus, ebenso wie die Problematik mangelnder Teileverfügbarkeit durch pandemiebedingte Lieferengpässe.

Auch die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG erholten sich von ihren pandemiebedingten Wertverlusten. Der Vergleichswert vom Jahresende 2020 wurde um 27% beziehungsweise 58% übertroffen. Damit notierten sie Ende September 2021 über dem Niveau vor der Covid-19-Pandemie. Die erfreuliche Entwicklung der Volks-

wagen Aktien hatte vor allem zwei Ursachen. Zum einen überzeugte die Geschäftsentwicklung des Jahres 2020 und des ersten Halbjahres 2021, die besser war als noch mit Ausbruch der Pandemie befürchtet. Zum anderen wurde die neue Konzernstrategie einschließlich der Pläne des Konzerns im Hinblick auf den beschleunigten Ausbau der Elektromobilität und der damit verbundenen Batterietechnologie positiv von den Investoren aufgenommen. Negativ wirkte die anhaltend angespannte Versorgungssituation mit Halbleitern.

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.

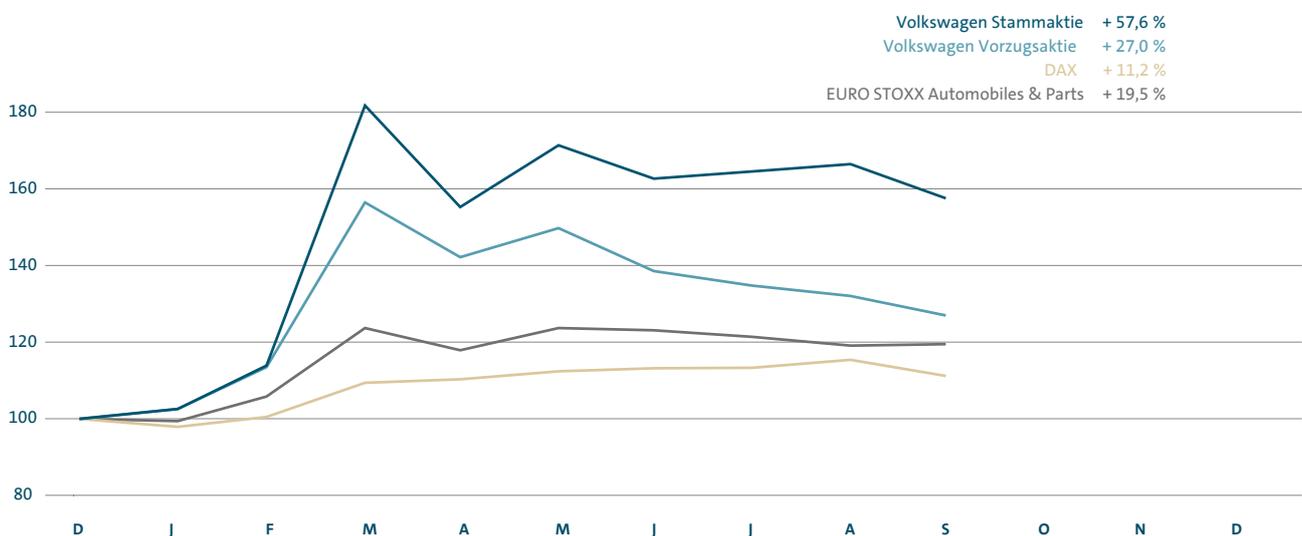
KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2021

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	327,20	165,70	268,00
	Datum	18.03.	12.01.	30.09.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	246,55	144,80	193,64
	Datum	06.04.	13.01.	30.09.
DAX ¹	Kurs	15.977	13.433	15.261
	Datum	13.08.	29.01.	30.09.
ESTX Auto & Parts	Kurs	662	491	602
	Datum	07.06.	11.01.	30.09.

¹ Mit Wirkung zum 20. September 2021 stieg die Zahl der im DAX vertretenen Unternehmen von 30 auf 40.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2020 BIS SEPTEMBER 2021

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2020 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen setzten sich in den ersten drei Quartalen 2021 in unterschiedlichen Ausprägungen fort. Positiv wirkten die Fortschritte vieler Länder bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten neuer Virusvarianten national wieder zu steigenden Infektionszahlen führte. Im Vergleich zur Vorjahresperiode verzeichnete die Weltwirtschaft ein positives Wachstum. Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit über dem negativen Wert der Vergleichsperiode 2020. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung im Berichtszeitraum unter anderem davon abhängig, inwieweit die Covid-19-Pandemie jeweils ihre negativen Auswirkungen entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren Eindämmung ergriffen wurden. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder weltweit hielten weiterhin an ihrer expansiven Fiskal- und Geldpolitik fest. Das Zinsniveau blieb vergleichsweise niedrig. Im Durchschnitt stiegen die Preise für Energie- und sonstige Rohstoffe gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich an, wobei Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen zunahmen. Der weltweite Güterhandel wuchs im Berichtszeitraum.

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete von Januar bis September 2021 im Vergleich zur Vorjahresperiode insgesamt

ein deutlich positives Wachstum. Diese Entwicklung war bei fast allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten. Gründe dafür waren unter anderem die in vielen Ländern gestiegene Resilienz der Wirtschaft gegenüber hohen Infektionszahlen sowie damit einhergehende Lockerungen der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie.

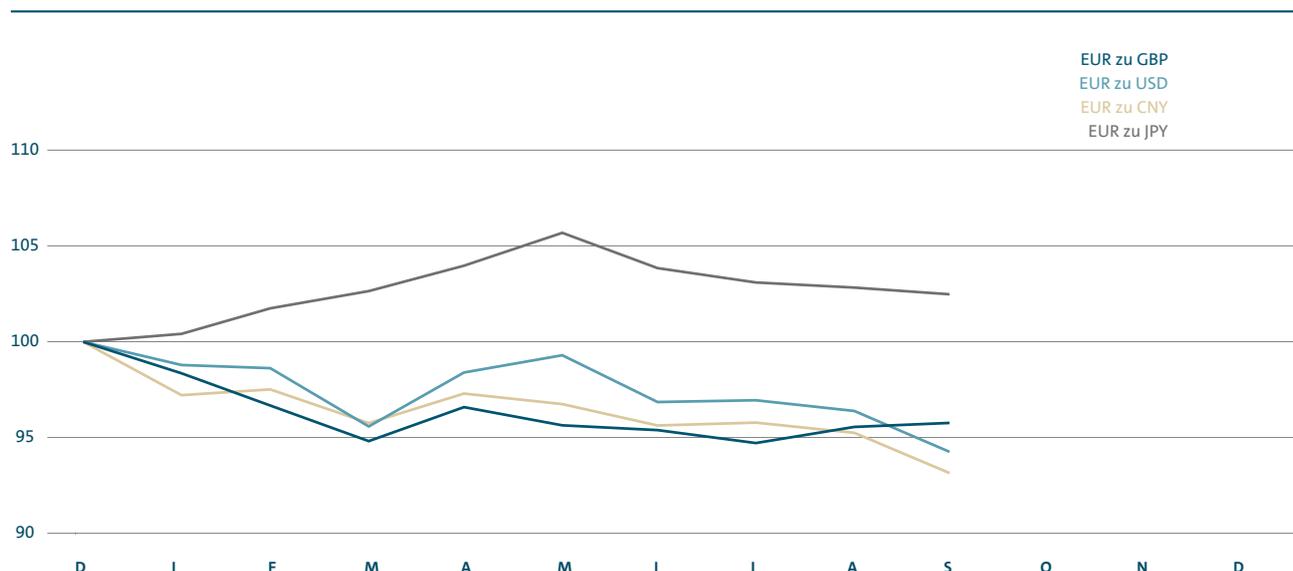
Deutschland verzeichnete in der Berichtsperiode insgesamt eine positive Wachstumsrate. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum lag die Arbeitslosenquote im Durchschnitt etwa auf dem gleichen Niveau, während die Anzahl der Beschäftigten in Kurzarbeit weiterhin hoch war. Im Industrie- und Dienstleistungssektor erhöhte sich das Vertrauen deutlich, bei den Verbrauchern lag es leicht über dem Niveau des Vergleichszeitraums des Vorjahres.

Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen in den ersten neun Monaten dieses Jahres insgesamt ein höheres reales absolutes BIP auf als im Vergleichszeitraum 2020. Diese Entwicklung war auch in Russland zu beobachten, der größten Volkswirtschaft Osteuropas.

Die türkische Volkswirtschaft erreichte im Berichtszeitraum eine deutlich positive Wachstumsrate des BIP bei gleichzeitig hoher Inflation und Abwertung der lokalen Währung. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen ebenfalls eine positive Veränderungsrate des BIP aus.

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2020 BIS SEPTEMBER 2021

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2020 = 100



Das Wachstum der US-Wirtschaft war in den ersten neun Monaten 2021 deutlich höher bei einem dynamischen Infektionsgeschehen. Zur Stärkung der Wirtschaft beschloss die US-Regierung im ersten Quartal dieses Jahres ein weiteres umfangreiches Förderpaket. Die wöchentlichen Erstanträge auf Arbeitslosenunterstützung und die Arbeitslosenquote sanken, befanden sich aber weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Die durchschnittliche Inflationsrate stieg im Berichtszeitraum an. In Kanada und Mexiko war die Wirtschaftsleistung im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum 2020 ebenfalls deutlich höher.

Die Wirtschaft Brasiliens verbuchte von Januar bis September 2021 trotz hoher Infektionszahlen einen Anstieg. Argentinien verzeichnete eine Erholung der Wirtschaftsleistung bei hoher Inflation und fortlaufendem Währungsverfall.

China war den negativen Effekten der Covid-19-Pandemie bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt und profitierte im weiteren Verlauf von einer relativ geringen Zahl an Neuinfektionen. Im Berichtszeitraum stieg dort die Wirtschaftsleistung weiter an. Indien registrierte bei zwischenzeitlich steigenden Infektionszahlen ein insgesamt positives Wirtschaftswachstum. Auch Japan verzeichnete gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine positive BIP-Wachstumsrate.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2021 ist die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum schwachen Niveau des Vorjahreszeitraums insgesamt deutlich angestiegen (+13,1%). Allerdings fiel der Zuwachs aufgrund der sowohl in den ersten neun Monaten 2020 als auch 2021 regional unterschiedlich stark ausgeprägten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie mit uneinheitlicher Dynamik aus. Dabei haben sich im Jahresverlauf außerdem Versorgungsengpässe bei Halbleitern und eine daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit zunehmend negativ bemerkbar gemacht. Ein überdurchschnittliches Plus verzeichneten die Gesamtmärkte der Regionen Südamerika, Afrika und Nahost. Die Steigerungen in Zentral- und Osteuropa, Nordamerika sowie Asien-Pazifik lagen etwa auf dem weltweiten Durchschnitt, in Westeuropa war der Zuwachs dagegen geringer.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis September 2021 merklich über dem Vorjahresniveau.

In Westeuropa hat sich die Pkw-Nachfrage im Verlauf des dritten Quartals abgeschwächt, lag aber im Berichtszeitraum insgesamt noch merklich über dem Vorjahresniveau. Die weiterhin andauernden Einschränkungen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie führten in den ersten beiden Monaten 2021 zu unter dem Vorjahr liegenden Auslieferungen. Von März bis Juni übertraf die Nachfrage in den Einzelmonaten jeweils das Vorjahr, das ab dem letzten Drittel des ersten Quartals und besonders im zweiten Quartal 2020 von der Pandemie betroffen war. Seit Juli 2021 verzeichneten die Pkw-Neuzulassungen im Monatsvergleich teils erhebliche Rück-

gänge, was neben der Markterholung im Vorjahr vor allem auf den Mangel an Halbleitern und die daraus resultierenden Produktionskürzungen zurückzuführen war. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte insgesamt war dennoch positiv: Von Januar bis September 2021 legten die Pkw-Neuzulassungen in Großbritannien, Frankreich, Italien und Spanien mit unterschiedlich starken Veränderungsrate zu.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen stieg in den ersten neun Monaten 2021 in Westeuropa erheblich über den Wert des Vorjahres.

Deutschland verzeichnete von Januar bis September 2021 einen leichten Rückgang der Pkw-Nachfrage. Neben den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie war dies sowohl auf geringere Neuzulassungen in den ersten zwei Monaten der Berichtsperiode – bedingt durch in das vierte Quartal 2020 vorgezogene Käufe im Zuge des Auslaufens der zeitlich befristeten Mehrwertsteuersenkung – als auch auf die verschlechterte Angebotssituation infolge des Halbleitermangels zurückzuführen.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtszeitraum merklich über dem Niveau der Vergleichsperiode 2020.

In der Region Zentral- und Osteuropa lagen die Pkw-Verkäufe in den ersten neun Monaten 2021 deutlich über dem Vorjahresniveau. Der Nachfragezuwachs entwickelte sich dabei in den einzelnen Märkten unterschiedlich. In den zentraleuropäischen EU-Ländern wurde insgesamt ein geringerer absoluter Anstieg der Nachfrage registriert als in Russland, dem größten Einzelmarkt der Region. Dieser verzeichnete im Berichtszeitraum einen deutlichen Anstieg der Nachfrage, der jedoch ausschließlich aus der positiven Entwicklung im zweiten Quartal 2021 resultierte.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa stieg gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres erheblich an. In Russland lag die Zahl der verkauften Fahrzeuge in den Monaten Januar bis September 2021 ebenfalls erheblich über dem Vorjahreswert.

In der Türkei lag das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum deutlich über dem Vorjahresniveau. Damit setzte sich die seit dem vierten Quartal 2019 zu verzeichnende Markterholung auch in 2021 fort, wobei im dritten Quartal 2021 der hohe Vorjahreswert nicht erreicht wurde. In Südafrika nahm die Zahl der Pkw-Verkäufe im Zeitraum Januar bis September 2021 gegenüber dem sehr schwachen Wert des Vorjahres um knapp ein Drittel zu.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen stieg von Januar bis September 2021 in der Türkei spürbar und in Südafrika stark gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres an.

In der Region Nordamerika verzeichneten die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Berichtszeitraum gegenüber dem von negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie gezeichneten Vorjahreswert insgesamt ein deutliches Wachstum, das sich aber im Verlauf des dritten Quartals 2021 vor allem aufgrund der Versorgungsengpässe bei Halbleitern abgeschwächt hat.

Dabei erzielte auch das Marktvolumen in den USA innerhalb der Region einen deutlichen Zuwachs im Vergleich zum Vorjahresniveau, jedoch ebenfalls mit schwächer werdender Dynamik. Von diesem Anstieg profitierten unter den leichten Nutzfahrzeugen insbesondere die SUV-Modelle. Der kanadische Automobilmarkt verzeichnete im Berichtszeitraum ebenfalls eine deutliche Steigerung der Verkaufszahlen. Damit konnte der in 2018 begonnene und durch die Covid-19-Pandemie im Vorjahr beschleunigte rückläufige Trend gestoppt werden. Auch in Mexiko erhöhte sich die Zahl der verkauften Fahrzeuge deutlich gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert.

In Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten neun Monaten 2021 insgesamt erheblich über dem schwachen Vorjahresniveau, das von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sehr stark beeinträchtigt war. In Brasilien übertraf die Zahl der Neuzulassungen den Wert des Vorjahreszeitraums deutlich, in Argentinien lag sie erheblich darüber.

In der Region Asien-Pazifik erhöhte sich das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum deutlich gegenüber dem durch das Coronavirus SARS-CoV-2 deutlich belasteten Vorjahreswert. Der absolute Anstieg der Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum war überwiegend auf die positive Entwicklung in China zurückzuführen. Hier setzte sich die im Verlauf der zweiten Jahreshälfte 2020 begonnene Erholung – nach den deutlichen Verlusten in den ersten drei Monaten des Vorjahres – zwar fort, schwächte sich jedoch aufgrund der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels in den letzten Monaten der Berichtsperiode ab. Auf dem indischen Pkw-Markt konnten die Verkäufe im Zeitraum Januar bis September 2021 gegenüber dem schwachen Vorjahr um rund 50% zulegen. In Japan lagen die Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum leicht über dem Vorjahresniveau.

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

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Seit dem 1. Juli 2021 zählt Navistar zu den Marken der TRATON GROUP und ist somit Teil des Bereichs Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Dadurch erweitern sich die relevanten Märkte im Nutzfahrzeugsbereich sowohl für Lkw als auch im Segment der Schulbusse um Nordamerika, bestehend aus den USA, Kanada und Mexiko.

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag in der Berichtsperiode auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten stark über dem Wert der Vergleichsperiode. Weltweit zeigte sich eine Erholung der Lkw-Märkte gegenüber dem von der Covid-19-Pandemie belasteten Vorjahr.

Die Nachfrage in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag in den ersten neun Monaten 2021 erheblich über dem Vorjahresniveau. Ein Wachstum war in nahezu allen Lkw-Märkten der Region zu sehen. In Polen konnte ein Zuwachs von mehr als 75% verzeichnet werden, Großbritannien registrierte ein Plus von mehr als 25% und in Frankreich und Deutschland erhöhte sich die Nachfrage deutlich. Der russische Markt stieg stark an und die Türkei verzeichnete einen Anstieg der Neuzulassungen um rund 80% im Vergleich zu einem niedrigen Vorjahresniveau. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) lagen die Neuzulassungen sehr stark (+33,0%) über dem Vorjahreswert. Auf dem südafrikanischen Markt stieg die Nachfrage merklich an. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage in den ersten drei Quartalen 2021 um rund 50% über dem Niveau des Vorjahres.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten verzeichnete in den ersten neun Monaten 2021 insgesamt ein merkliches Wachstum gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. In den Märkten der EU27+3 lag die Nachfrage nach Bussen von Januar bis September 2021 leicht über dem schwachen Niveau des Vorjahres, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Das Segment der Schulbusse in Nordamerika verzeichnete einen deutlichen Anstieg gegenüber dem Vorjahr. Die Nachfrage nach Bussen lag in Mexiko stark und in Brasilien spürbar über dem Vorjahreswert. Insbesondere die Nachfrage nach Reisebussen war weiterhin aufgrund der Covid-19-Pandemie in allen für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten nahezu nicht vorhanden.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Die Bestelltätigkeit im Marinemarkt lag in den ersten neun Monaten 2021 trotz der globalen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und der anhaltenden Verunsicherung, beispielsweise über zukünftige Emissionsregulierungen, deutlich über dem Vorjahreszeitraum. Im Bereich der Handelsschifffahrt entwickelte sich besonders der Markt für Containerschiffe infolge einer hohen Nachfrage in Verbindung mit Transportkapazitätsengpässen positiv. Der Marktbereich der Kreuzfahrtschiffe und der Passagierfähren war, bedingt durch die angespannte Liquiditätssituation der Reedereien als Folge der Covid-19-Pandemie, weiterhin durch eine geringe Nachfrage beeinträchtigt. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe lag unter dem Vorjahresniveau. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten nach wie vor Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung.

Der Markt für Energieerzeugung verbesserte sich in den ersten drei Quartalen 2021 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres leicht. Insgesamt sind erste Anzeichen einer Markterholung erkennbar, jedoch werden Investitionsentscheidungen noch sehr zögerlich unter anderem im Zusammenhang mit CO₂-Reduzierungen getroffen. Der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken hielt weiterhin an. Es bestand nach wie vor ein hoher Bedarf an neuen Energielösungen mit einer starken Tendenz hin zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit bei einem verstärkten Fokus auf Wasserstofftechnologien.

Der Markt für Turbomaschinen zeigte im Berichtszeitraum 2021 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine Erholung von den negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und entwickelte sich deutlich positiv. Der deutliche Anstieg der Rohmaterialpreise setzte sich fort und führte zu einer steigenden Nachfrage nach Produktionsanlagen mit Turbokompressoren in der Grundstoff- und Prozessindustrie. Die Öl- und Gasmärkte erholten sich in den ersten drei Quartalen 2021 und die Nachfrage nach Turbokompressoren wuchs. Die neuen Geschäftsfelder für Turbomaschinen im Bereich der Dekarbonisierungstechnologien wie beispielsweise der Markt für elektrothermische Energiespeicher (ETES – Electro-thermal Energy Storage) verbesserten sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres und wurden durch den verstärkten Investitionsfokus sowie deutlich höhere Preise für Kohlendioxidzertifikate im Europäischen Handel getragen. Hingegen ging die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung und Gasturbinen für dezentrale, industrielle Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen aufgrund des modifizierten Investitionsschwerpunkts sowie aufgrund von Überkapazitäten bei den Stromproduzenten zurück und verschlechterte sich nochmals gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Der After-Sales-Markt für Dieselmotoren in der Marine- und Kraftwerkssparte entwickelte sich in den ersten neun Monaten 2021 im Vergleich zum Vorjahr schwächer, da die Nachfrage weiterhin durch die Covid-19-Pandemie beeinträchtigt wurde.

Im After-Sales-Markt für Turbomaschinen zeigte sich in den ersten drei Quartalen 2021 gegenüber dem Vorjahreszeitraum eine leichte Erholung, jedoch sind die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie noch immer deutlich zu spüren. Aufgrund finanzieller Engpässe werden investitionsintensive Umbauten weiterhin verschoben.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobile Finanzdienstleistungen wurden in den ersten drei Quartalen des Jahres 2021 auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Gleichwohl übten die Covid-19-Pandemie und die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Der europäische Pkw-Markt war im Berichtszeitraum zunehmend von den Auswirkungen des Halbleitermangels

geprägt, die Fahrzeugauslieferungen lagen jedoch weiterhin über dem pandemiebedingt schwachen Vorjahr. Die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten im Neuwagen-geschäft übertraf den Vergleichswert 2020; im Privatkunden-geschäft lag der Anteil der Finanzierungs- und Leasingverträge an den Fahrzeugverkäufen auf dem Vorjahresniveau. Eine positive Entwicklung konnte auch bei der Finanzierung von Gebrauchtwagen verzeichnet werden, wo insbesondere der Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen weiter ausgebaut werden konnte.

Auch in Deutschland war das Geschäft mit Finanzdienstleistungen im dritten Quartal 2021 neben den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie verstärkt von den Herausforderungen des Halbleitermangels geprägt. Die Zahl neuer Finanzierungs- und Leasingverträge lag im Berichtszeitraum in der Größenordnung des Vorjahres, wobei sich insbesondere die Leasingverträge – sowohl im Einzelkunden- als auch im Großkundenbereich – positiv entwickelten. Die Finanzierungen bei Einzelkunden stagnierten aufgrund der durch den Halbleitermangel eingeschränkten Verfügbarkeit von Neufahrzeugen, das Gebrauchtwagengeschäft verlief in den letzten Monaten in der Folge jedoch auch trotz eines eingeschränkten Angebots an Fahrzeugen erfolgreich. Bei den Dienstleistungs- und Versicherungsprodukten waren – mit einzelnen Ausnahmen – rückläufige Zugangszahlen zu verzeichnen.

In Südafrika stagnierte die Nachfrage nach Finanzierungs- und Versicherungsprodukten für Neu- und Gebrauchtwagen – weiterhin gestützt durch Kampagnen, Preisinflation bei Fahrzeugen und niedrige Zinssätze. Allerdings bleiben finanzierte Fahrzeugkäufe aufgrund der gedämpften Aussichten und des anhaltenden Drucks auf das verfügbare Einkommen insgesamt schwierig.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2021 lagen in der Region Nordamerika sowohl die Fahrzeugauslieferungen als auch die Nachfrage nach Leasing- und Finanzierungsverträgen sowie nach After-Sales-Produkten und automobilbezogenen Versicherungen über den Werten des Vorjahres. Am Ende des Berichtszeitraums war jedoch aufgrund der Fahrzeugknappheit ein negativer Trend zu verzeichnen. In den USA und in Mexiko lag der prozentuale Anteil an Leasing- und Finanzierungsverträgen unter den Vorjahreswerten. In Kanada hingegen konnte das Vorjahresniveau übertroffen werden.

In der Region Südamerika sorgten der Nachfrageüberhang für Neufahrzeuge sowie ein starker Zinsanstieg in Brasilien für zunehmende Barkäufe. Dennoch konnte dort die Zahl der Finanzierungsverträge gegenüber Vorjahr gesteigert werden. Die Nachfrage nach Langzeitvermietungen nahm zu, auch für Privatkunden. In Argentinien stieg der Verkauf über Auto-Sparpläne.

Auf dem chinesischen Markt ging im dritten Quartal 2021 aufgrund des Halbleitermangels und den damit einhergehenden geringeren Pkw-Verkäufen sowohl der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe als auch das Wachstum bei neuen Verträgen zurück. In der Folge wurden im Berichtszeitraum die Vergleichswerte des Vorjahres nicht erreicht.

In den ersten drei Quartalen 2021 verzeichnete der im Vorjahr stark von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigte Nutzfahrzeugmarkt vor allem aufgrund von Zuwächsen im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge eine Erholung gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Dieser positive Trend war auch bei den Finanzierungs- und Leasingverträgen in Europa und Brasilien zu beobachten.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Von Januar bis September 2021 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 6.951.489 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 6,9% oder 446.850 Einheiten mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres, in dem die Nachfrage von der Covid-19-Pandemie und den weltweit ergriffenen Maßnahmen zu deren Eindämmung signifikant beeinträchtigt war. Sowohl die Verkaufszahlen im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge lagen über den jeweiligen Vorjahreswerten. Die Grafik in diesem Abschnitt 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

	2021	2020	%
Pkw	6.756.065	6.376.975	+5,9
Nutzfahrzeuge	195.424	127.664	+53,1
Gesamt	6.951.489	6.504.639	+6,9

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

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Die weltweite Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern stieg von Januar bis September 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 5,9% auf 6.756.065 Einheiten. Der Vergleichswert 2020 war von den Marktbedingungen, die aus der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie resultierten, signifikant beeinträchtigt. Bei der Entwicklung unserer Auslieferungen an Kunden zeigte sich im Berichtszeitraum – abhängig vom jeweils aktuellen Infektionsgeschehen, den damit verbundenen Einschränkungen und vom Ausmaß der Beeinträchtigungen im Vorjahreszeitraum – in einzelnen Ländern beziehungsweise Regionen eine unterschiedlich ausgeprägte Dynamik. Zudem führten Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen besonders ab dem dritten Quartal 2021 mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. Mit Ausnahme von ŠKODA und Bugatti konnten alle Marken des Volkswagen Konzerns ihre

Vorjahreswerte übertreffen. In nahezu allen Regionen registrierten wir eine gegenüber dem Vorjahr höhere Nachfrage.

Positiv entwickelten sich insbesondere die Verkäufe des Konzerns im Rahmen der Elektromobilitäts-Offensive: Weltweit lieferten wir in den ersten neun Monaten dieses Jahres 293.077 vollelektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 170.040 Einheiten mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Auch unsere Plug-in-Hybridmodelle waren mit 245.951 verkauften Einheiten (im Vorjahr: 105.577) sehr beliebt bei unseren Kunden. Damit stiegen die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um mehr als das Doppelte und ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 7,8 (3,5)%. Zu den erfolgreichsten vollelektrischen Fahrzeugen des Konzerns gehörten ID.4, ID.3 und e-up! der Marke Volkswagen Pkw, Audi e-tron und Audi Q4 e-tron, ŠKODA Enyaq iV, SEAT Mii electric sowie Porsche Taycan. Bei den Plug-in-Hybridmodellen zählten Golf, Passat Variant und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3 Sportback und Audi Q5, ŠKODA Octavia Combi und ŠKODA Superb Combi, SEAT Leon Sportstourer, CUPRA Formentor sowie Porsche Cayenne zu den beliebtesten Modellen.

Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem deutlich wachsenden Weltgesamtmarkt auf 12,1 (13,0)%.

Die folgende Tabelle in diesem Abschnitt 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 auf einem merklich über dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt 2.198.964 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 8,7% mehr als im pandemiebedingt belasteten Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während im ersten Quartal 2021 der Verlauf und die Einschränkungen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie noch belastend auf die Nachfrage nach Konzernmodellen wirkten, war insbesondere zu Beginn des zweiten Quartals eine – gegenüber dem von der Pandemie am stärksten betroffenen Vorjahresquartal – Nachfragebelebung zu verzeichnen. Im dritten Quartal 2021 führten Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen verstärkt dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir in den ersten neun Monaten 2021 rund drei Viertel unserer Plug-in-Hybride und mehr als zwei Drittel unserer vollelektrischen Modelle an Kunden aus. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen des Konzerns belief sich in dieser Region auf rund 17%. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Golf, Polo, T-Roc und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw. Zudem waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle up!, T-Roc Cabrio und Arteon Shooting

Brake sowie die ersten rein elektrischen Serienmodelle ID.3 und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, die Audi Modelle A3 Limousine, A3 Sportback und e-tron Sportback, ŠKODA Octavia sowie CUPRA Formentor bei den Kunden sehr beliebt. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle Polo der Marke Volkswagen Pkw, Fabia und Kodiaq der Marke ŠKODA sowie Arona und Ibiza der Marke SEAT, die Plug-in-Hybridvarianten der Modelle Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, Q3, Q3 Sportback, Q5 und Q5 Sportback der Marke Audi, SEAT Tarraco und CUPRA Formentor sowie die vollelektrischen Modelle e-tron GT, Q4 e-tron und e-tron Sportback der Marke Audi, der Enyaq iV der Marke ŠKODA sowie der

Porsche Taycan Cross Turismo erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa stieg auf 24,0 (23,4) %.

In Deutschland lag die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern auf einem leicht rückläufigen Gesamtmarkt von Januar bis September 2021 um 0,4% über den pandemiebedingt schwachen Vorjahreswert. Nachdem im ersten Quartal noch die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sowie aufgrund des Auslaufens der zeitlich befristeten Mehrwertsteuersenkung in das vierte Quartal 2020 vorgezogene Käufe belastend auf die Auslieferungszahlen wirkten, erholte sich die Nachfrage im Verlauf des zweiten

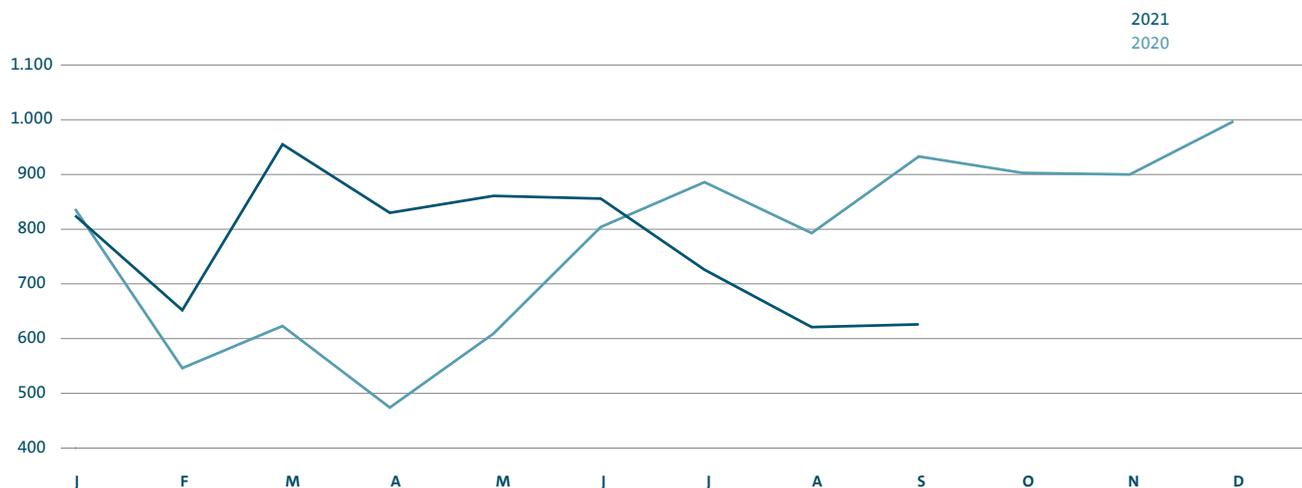
AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2021	2020	(%)
Europa/Übrige Märkte	2.965.796	2.684.659	+10,5
Westeuropa	2.198.964	2.023.708	+8,7
davon: Deutschland	749.144	745.834	+0,4
Frankreich	188.072	149.821	+25,5
Großbritannien	345.192	302.336	+14,2
Italien	203.789	169.363	+20,3
Spanien	177.337	153.092	+15,8
Zentral- und Osteuropa	510.358	464.227	+9,9
davon: Tschechische Republik	91.551	81.266	+12,7
Russland	168.168	154.476	+8,9
Polen	98.053	87.721	+11,8
Übrige Märkte	256.474	196.724	+30,4
davon: Türkei	101.203	82.468	+22,7
Südafrika	55.993	44.936	+24,6
Nordamerika	688.035	547.834	+25,6
davon: USA	510.066	398.951	+27,9
Kanada	78.039	61.958	+26,0
Mexiko	99.930	86.925	+15,0
Südamerika	331.422	299.582	+10,6
davon: Brasilien	234.417	227.965	+2,8
Argentinien	48.092	42.612	+12,9
Asien-Pazifik	2.770.812	2.844.900	-2,6
davon: China	2.547.322	2.657.153	-4,1
Indien	32.248	17.184	+87,7
Japan	52.476	50.064	+4,8
Weltweit	6.756.065	6.376.975	+5,9
Volkswagen Pkw	3.794.770	3.674.278	+3,3
Audi	1.347.637	1.187.190	+13,5
ŠKODA	700.735	721.884	-2,9
SEAT	391.298	316.904	+23,5
Bentley	10.934	7.496	+45,9
Lamborghini	6.902	5.631	+22,6
Porsche	217.198	191.547	+13,4
Bugatti	58	58	+0,0
Volkswagen Nutzfahrzeuge	286.533	271.987	+5,3

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

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Quartals. Im dritten Quartal 2021 beeinträchtigte das eingeschränkte Fahrzeugangebot infolge von Versorgungsengpässen bei Halbleitern die Auslieferungszahlen des Konzerns. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle Golf und Passat Variant der Marke Volkswagen Pkw. Auch die im Laufe des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle up!, T-Roc Cabrio, Tiguan und Arteon Shooting Brake sowie die ersten rein elektrischen Serienmodelle ID.3 und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, die Audi Modelle A3 Sportback und e-tron Sportback sowie CUPRA Formentor waren bei den Kunden sehr gefragt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten neun Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: up!, Golf, T-Roc, Tiguan, Touran, Passat, Audi A6, Porsche 911 und Multivan/Transporter. Der Golf war auch nach den ersten neun Monaten 2021 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Berichtszeitraum um 9,9% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig einen deutlichen Nachfragezuwachs. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung wiesen die Modelle T-Cross, Golf, T-Roc und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, die ŠKODA Modelle Rapid, Kamiq, Karoq und Kodiaq sowie SEAT Arona auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 21,8 (22,2)%.

In der Türkei profitierte der Volkswagen Konzern weiterhin von den Nachholeffekten des Gesamtmarktes und steigerte die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge von Januar bis September dieses Jahres um 22,7% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war die Passat Limousine. Auf dem südafrikanischen Markt stieg die Zahl der verkauften Konzernmodelle mit einem Plus von 24,6% etwas langsamer als der

Gesamtmarkt. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war weiterhin das dort am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika stieg die Nachfrage nach Modellen aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum im Vergleich zum pandemiebedingt schwächeren Vorjahr um 25,6% und entwickelte sich damit besser als der Gesamtmarkt. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region stieg auf 5,0 (4,5)%. Tiguan Allspace und Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika.

Von Januar bis September 2021 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem deutlich wachsenden US-amerikanischen Markt 27,9% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Im dritten Quartal wirkten die Versorgungsengpässe bei Halbleitern auch hier belastend auf die Verkaufszahlen des Konzerns. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem Tiguan Allspace, Atlas und Atlas Cross Sport der Marke Volkswagen Pkw, Q3, Q5, Q7, Q8 und e-tron der Marke Audi sowie Macan und Taycan der Marke Porsche. Der Taos und der ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3 Limousine, Audi Q5 Sportback und Audi e-tron Sportback sowie der Porsche Panamera wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Kanada erhöhte sich die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 26,0%. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen geringeren Anstieg. Erfreuliche Nachfragezuwächse verzeichneten unter anderem Tiguan Allspace und Atlas Cross Sport der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi Q3 und Audi Q5.

Auf einem deutlich wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir in den ersten drei Quartalen dieses Jahres 15,0%

mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der Vento und der neue Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie der SEAT Ibiza.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem erheblich wachsenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle von Januar bis September 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 10,6%. Gol, T-Cross und der neue Nivus der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika belief sich auf 12,7 (14,4)%.

Der Volkswagen Konzern lieferte in den ersten neun Monaten 2021 auf dem deutlich steigenden Markt in Brasilien im Vorjahresvergleich 2,8% mehr Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders gefragt war – neben Gol und T-Cross – der neue Nivus der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien stieg die Nachfrage nach Konzernmodellen im Berichtszeitraum mit dem erheblich wachsenden Gesamtmarkt um 12,9% im Vergleich zum schwachen Vorjahr. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Gol, T-Cross und der neue Nivus der Marke Volkswagen Pkw sowie der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In den ersten neun Monaten des Jahres 2021 verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik auf einem deutlich wachsenden Gesamtmarkt einen Nachfragerückgang von 2,6% im Vergleich zum Vorjahr. Die Versorgungsengpässe bei Halbleitern machten sich in dieser Region am

deutlichsten bemerkbar und verstärkten ihre Wirkung im dritten Quartal 2021. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region betrug 11,5 (13,4)%.

Der chinesische Gesamtmarkt setzte im Berichtszeitraum seine Erholung abgeschwächt fort. Der Volkswagen Konzern lieferte dort 4,1% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Besonders gefragt waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle Tacqua, Tiguan X, Tayron X, Viloran und Phideon der Marke Volkswagen Pkw, VS7 der Marke JETTA, Audi A5 Sportback, Audi Q7 und Audi e-tron sowie Porsche Taycan. Zudem verzeichneten unter anderem der Laida der Marke Volkswagen Pkw, Q3 und Q3 Sportback der Marke Audi sowie der Porsche Macan eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Die Modelle ID.4 X, ID.4 CROZZ, Talagon, CC Shooting Brake, ID.6 X, ID.6 CROZZ und Teramont der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3L Limousine und Audi Q5L Sportback sowie Porsche Panamera wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem um rund 50% wachsenden indischen Pkw-Markt registrierte der Volkswagen Konzern in den ersten neun Monaten dieses Jahres gegenüber dem schwachen Vorjahreszeitraum nahezu eine Verdopplung der Nachfrage. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw sowie der neue Kushaq und der Rapid der Marke ŠKODA waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns.

In Japan erhöhte sich die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis September 2021 auf einem leicht wachsenden Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 4,8%. Der T-Cross und der T-Roc der Marke Volkswagen Pkw verzeichneten die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2021 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 53,1% mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor, in dem die Nachfrage von einem Einbruch der Kernmärkte betroffen war, der sich durch die Unsicherheit infolge der Covid-19-Pandemie noch verstärkte. Insgesamt lieferten wir in den ersten neun Monaten dieses Jahres 195.424 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 166.818 (+59,7%) Einheiten auf Lkw und 12.586 (+6,3%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 16.020 (+40,6%) Fahrzeuge. Seit dem 1. Juli 2021 sind in den Zahlen auch die Verkäufe von Navistar (14.074) enthalten.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) erhöhten sich die Verkäufe von Januar bis September 2021 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 25,4% auf insgesamt 85.972 Einheiten; davon entfielen 66.812 auf Lkw und 3.452 auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 15.708 leichte Nutzfahrzeuge aus.

In Russland stiegen die Verkäufe gegenüber dem Vorjahr auf 9.062 (5.368) Einheiten; darunter waren 9.027 Lkw und 35 Busse.

Von Januar bis September 2021 nahmen die Auslieferungen in der Türkei auf 3.674 (1.731) Fahrzeuge zu. Davon entfielen 3.505 Einheiten auf Lkw und 27 Einheiten auf Busse sowie 142 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika erhöhten sich die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 24,9% auf insgesamt 2.781 Fahrzeuge; davon entfielen 2.523 auf Lkw und 258 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika erhöhten sich in den ersten drei Quartalen 2021 auf 15.573 Fahrzeuge (1.152), darunter waren 12.204 Lkw und 3.369 Busse. In den Zahlen sind seit dem 1. Juli 2021 auch die Verkäufe von Navistar (13.624) enthalten, deren Fahrzeuge vor allem in den USA an Kunden übergeben wurden.

Die Auslieferungen in Südamerika stiegen im Berichtszeitraum auf insgesamt 60.597 Einheiten (+72,8%); davon entfielen 56.651 auf Lkw und 3.945 auf Busse. Die Verkäufe in Brasilien nahmen in den ersten neun Monaten 2021 um 76,4% zu. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 48.761 Lkw und 2.862 Busse. In den Zahlen sind seit dem 1. Juli 2021 auch die Verkäufe von Navistar (450) enthalten.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 9.535 Fahrzeuge, darunter 8.955 Lkw und 572 Busse – das waren insgesamt 20,5% mehr als im Vorjahr.

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 2021 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über drei Viertel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

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

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2021	2020	(%)
Europa/Übrige Märkte	109.719	83.521	+ 31,4
davon: EU27+3	85.972	68.545	+ 25,4
davon: Deutschland	23.274	20.348	+ 14,4
Russland	9.062	5.368	+ 68,8
Türkei	3.674	1.731	x
Südafrika	2.781	2.226	+ 24,9
Nordamerika	15.573	1.152	x
davon: USA	11.412	–	x
Mexiko	3.199	1.152	x
Südamerika	60.597	35.077	+ 72,8
davon: Brasilien	51.623	29.258	+ 76,4
Asien-Pazifik	9.535	7.914	+ 20,5
Weltweit	195.424	127.664	+ 53,1
Scania	67.235	47.735	+ 40,9
MAN	114.115	79.929	+ 42,8
Navistar	14.074	–	x

1 Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

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. Juli 2021 ist zudem das Finanzdienstleistungsgeschäft von Navistar enthalten.

Im Zeitraum Januar bis September 2021 waren die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen beliebt, die Nachfrage war jedoch unterschiedlich von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Zudem wirkte die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels belastend. Im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft nahm die Zahl der Neuverträge um 7,0% auf weltweit 6,7 Mio. Kontrakte zu. Der Anteil der geleasten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) belief sich im Berichtszeitraum in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 36,1 (36,2)%. Der Gesamtvertragsbestand lag Ende September 2021 bei 24,7 (24,1) Mio. Einheiten.

In Europa/Übrige Märkte war das Finanzdienstleistungsgeschäft in den ersten neun Monaten dieses Jahres weiterhin von der Covid-19-Pandemie beeinflusst, darüber hinaus wirkte der Halbleitermangel belastend. Mit 4,9 (4,6) Mio. Einheiten übertraf die Zahl der im Berichtszeitraum unterzeichneten Neuverträge jedoch den pandemiebedingt schwachen Vorjahreswert. Am 30. September 2021 lag der Gesamtvertragsbestand mit 18,0 (17,6) Mio. Kontrakten über dem Niveau vom 31. Dezember 2020. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,5 (7,6) Mio. Verträge.

In Nordamerika legte die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr auf 785 (672) Tsd. Kontrakte zu. Ende September lag der Vertragsbestand mit 3,3 (3,1) Mio. über dem Niveau vom Vorjahresende; der Anstieg resultierte aus dem zugegangenen Vertragsbestand von Navistar. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,9 (1,9) Mio. Verträge.

In den ersten drei Quartalen dieses Jahres wurden in der Region Südamerika 260 (207) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand stieg gegenüber dem 31. Dezember 2020 bis Ende September 2021 auf 742 (721) Tsd. Einheiten. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik übertrafen die neuen Vertragsabschlüsse im Berichtszeitraum mit 726 (724) Tsd. Einheiten den Vergleichswert 2020 leicht. Am 30. September 2021 lag der Gesamtvertragsbestand bei 2,6 Mio. Kontrakten und damit um 1,2% über dem Stand vom Jahresende 2020. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,8 Mio. Verträge (-3,2%).

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

In den ersten neun Monaten 2021 erhöhte sich der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation gegenüber dem Vorjahreswert um 2,5% auf 6.465.560 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Navistar ist seit dem 1. Juli 2021 enthalten. Der Auslandsabsatz stieg gegenüber dem Zeitraum Januar bis September 2020 um 3,1% auf 5.724.817 Fahrzeuge. Im Berichtszeitraum erholte sich die Nachfrage auf den weltweiten Märkten von den durch die Covid-19-Pandemie ausgelösten Verkaufsrückgängen des Vorjahreszeitraums, wohingegen die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels belastend wirkte. Zuwächse verzeichneten insbesondere die USA, Großbritannien und Brasilien. Der Absatz im Inland ging gegenüber dem Vorjahreswert um 2,4% zurück. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz verringerte sich auf 11,5 (12,0)%.

PRODUKTION

Im Berichtszeitraum fertigte der Volkswagen Konzern mit 6.098.122 Fahrzeugen (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) 0,1% weniger als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Dieser war von den Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie geprägt, die eine Unterbrechung von Lieferketten mit anschließenden Produktionsstopps im Volkswagen Konzern zur Folge hatten. Auch in den ersten neun Monaten dieses Jahres führten Versorgungsengpässe, insbesondere bei Halbleitern, zu Produktionseinschränkungen. In den Konzernzahlen ist Navistar seit dem 1. Juli 2021 enthalten. Von Januar bis September 2021 sank die Fertigung im Ausland gegenüber dem Vorjahr um 1,3% auf insgesamt 4.951.745 Fahrzeuge. Die Inlandsquote erhöhte sich auf 18,8 (17,9)%.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am 30. September 2021 unter dem Stand zum Jahresende 2020 und unter dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

BELEGSCHAFT

Am 30. September 2021 waren im Volkswagen Konzern 645.318 aktive Mitarbeiter beschäftigt; weitere 12.177 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich standen 17.354 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtszeitraums lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 674.849 (662.575) Mitarbeitern über dem Stand vom Jahresende 2020, vor allem bedingt durch die Einbeziehung der Belegschaft von Navistar. Im Inland blieb die Mitarbeiterzahl mit 295.103 Beschäftigten auf dem Niveau vom 31. Dezember 2020.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

ERWERB NAVISTAR

Anfang Juli 2021 hat die TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar erworben. Der mit Zahlungsmitteln gezahlte Kaufpreis betrug 3.118 Mio. €. TRATON hält nun 100% der Anteile an der bisher nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung (Anteil von 16,7%) an der Navistar International Corporation. Die erstmalige Bilanzierung der Akquisition ist noch nicht abgeschlossen, da aufgrund des kurzen Zeitraums seit dem Erwerbszeitpunkt noch keine endgültigen Bewertungen vorliegen. Dementsprechend sind die zum 30. September 2021 erfassten Beträge vorläufig.

Die Bilanzsumme erhöhte sich durch den Zugang der originären Vermögenswerte und Schulden von Navistar sowie durch deren im Rahmen der Kaufpreisallokation vorzunehmende Neubewertung. Der aus dem Erwerb resultierende Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 2.757 Mio. € bildet die aus der Tätigkeit mit Navistar entstehenden Synergien insbesondere durch den Ausbau der Marktanteile, im Einkauf, bei den Produktionskosten, durch Modularisierung und Verwendung gemeinsamer Komponenten sowie im Bereich Forschung und Entwicklung ab. Durch die Einbeziehung von Navistar zum 1. Juli 2021 hat sich der Umsatz des Volkswagen Konzerns zum 30. September 2021 um 1.675 Mio. € erhöht. Zudem war zum Einbringungsstichtag mit dem Übergang der Bilanzierung von Navistar von At Equity auf Vollkonsolidierung ein nicht-zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 182 Mio. € im Finanzergebnis zu erfassen. Das Ergebnis nach Steuern unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die aufgedeckten stillen Reserven verringerte sich um 84 Mio. €.

ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE BETEILIGUNGEN

Im März 2021 haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die VW Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, einen Vertrag zur Schaffung eines gemeinsamen Unternehmens im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschlossen. Dabei beteiligt sich Brose zur Hälfte an der Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem geplanten gemeinsamen Unternehmen werden Brose und Volkswagen jeweils 50% halten, Brose aber die industrielle Führung übernehmen. In der Folge wird Brose das gemeinsame Unternehmen beherrschen und Volkswagen aufgrund des dann vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen At-Equity bilanzieren. Die Vermögenswerte der SITECH werden gemäß IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert. Die kartellrechtlichen Genehmigungen liegen vor. Die Transaktion steht noch unter

dem Vorbehalt weiterer Vollzugsbedingungen. Mit einem Vollzug der Transaktion wird bis Ende des ersten Quartals 2022 gerechnet.

Im Juli 2021 haben sich der Volkswagen Konzern und Rimac Automobili d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien auf die Gründung eines Joint Ventures geeinigt. Volkswagen bringt dabei seine vollkonsolidierten Tochtergesellschaften Bugatti Automobiles S.A.S, Molsheim/Frankreich und zunächst 51% der Bugatti International S.A., Strassen/Luxemburg in das Joint Venture mit Hauptsitz in Zagreb/Kroatien ein. Der Vollzug ist für das vierte Quartal 2021 vorgesehen. Die Vermögenswerte beider Gesellschaften werden gemäß IFRS 5 bis zur endgültigen Einbringung als zur Veräußerung gehalten klassifiziert.

VERÄUßERUNG MAN TRUCK & BUS ÖSTERREICH GESMBH, STEYR/ÖSTERREICH (MTBÖ)

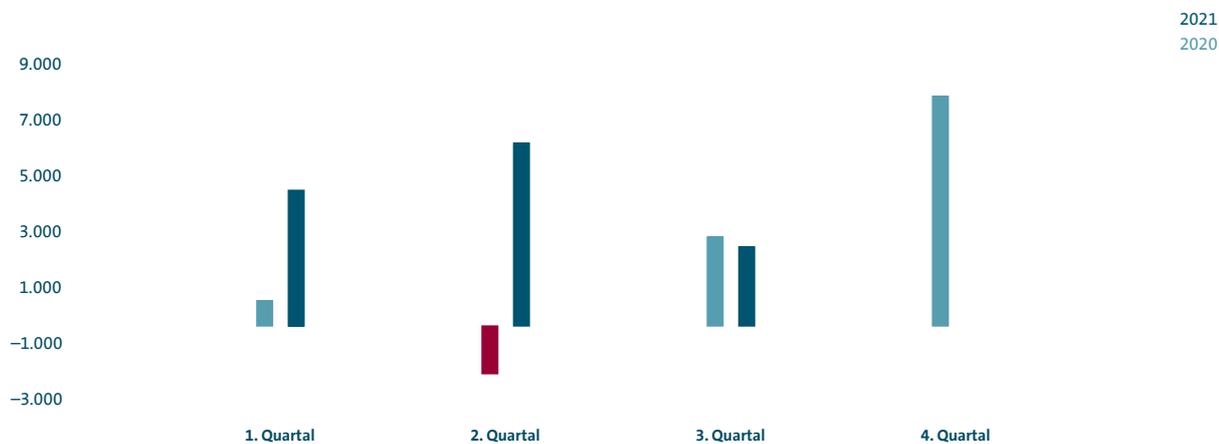
Im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen wurde die Veräußerung der MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Steyr/Österreich (MTBÖ) mit Wirkung zum 31. August 2021 vollzogen. Im Zusammenhang mit der Veräußerung wurde ein Aufwand erfasst, der mit 160 Mio. € auf Wertminderungen des Sachanlagevermögens und mit 144 Mio. € auf einen Verlust aus der Entkonsolidierung entfiel. Der gesamte Aufwand aus der Veräußerung in Höhe von 304 Mio. € wird in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Aus der Veräußerung der Anteile an der MTBÖ resultierte ein Nettzahlungsmittelabfluss von 199 Mio. €, der im Cash-flow aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen wird.

VERSCHMELZUNG DER MAN SE AUF DIE TRATON SE

Ende Juni 2021 wurde die Verschmelzung von MAN SE mit TRATON SE auf der Hauptversammlung der MAN SE beschlossen. Mit Beschlussfassung der Verschmelzung wurde auch das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN SE auf TRATON SE gegen die Gewährung einer angemessenen Barabfindung durchgeführt (verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out). In diesem Zusammenhang war der Barwert des gewährten Andienungsrechts von rund 587 Mio. € erfolgsneutral als kurzfristige Verbindlichkeit zu erfassen. Entsprechend reduzierten sich die Minderheitenanteile am Eigenkapital des Volkswagen Konzerns sowie die Gewinnrücklagen und Übrige Rücklagen der Aktionäre der Volkswagen AG. Am 31. August 2021 ist die Eintragung der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE in die Handelsregister der MAN SE und TRATON SE erfolgt. Mit Eintragung in das Handelsregister wurde der Squeeze-out rechtswirksam. Im Anschluss erfolgte am 3. September 2021 die Auszahlung der Barabfindung in Höhe von 70,68 € je Stamm- und Vorzugsaktie an die MAN SE Minderheitsaktionäre.

OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



Damit ist der MAN SE Squeeze-out abgeschlossen. Die Angemessenheit der Barabfindung wird durch ein gerichtliches Spruchverfahren, das im Oktober 2021 von einem durch den Squeeze-out abgefundenen Minderheitsaktionär initiiert wurde, überprüft.

SONDEREINFLÜSSE

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

Im Zusammenhang mit der Dieseldematik ergaben sich von Januar bis September 2021 im Operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse in Höhe von $-0,2$ ($-0,7$) Mrd.€ im Bereich Pkw. Erträge aus Vergleichsvereinbarungen über Schadensersatzleistungen standen im Wesentlichen Aufwendungen aus Rechtsrisiken entgegen.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete in den ersten neun Monaten 2021 – vor dem Hintergrund einer sich erholenden Weltwirtschaft trotz weiterhin anhaltender Belastungen aus der Covid-19-Pandemie – Umsatzerlöse in Höhe von 186,6 Mrd.€; ein Zuwachs um 20,0% im Vergleich zum Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Fahrzeugabsatz, positiven Mixeffekten und einer verbesserten Preisdurchsetzung. Die Währungskursentwicklung hatte einen negativen Einfluss. Der Volkswagen Konzern erzielte 82,7 (80,7)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis stieg auf 33,8 (23,3) Mrd.€. Die Bruttomarge belief sich auf 18,1 (15,0)%.

Im Zeitraum Januar bis September 2021 lag das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen bei 14,2 Mrd.€; das waren 11,8 Mrd.€ mehr als im Vorjahr. Die

operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen stieg auf 7,6 (1,5)%. Neben Verbesserungen im Volumen, im Mix und in der Preispositionierung führten positive Effekte aus der Bewertung bestimmter Derivate außerhalb des Hedge Accounting in Höhe von 1,8 ($-0,6$) Mrd.€ sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen dazu.

Im Bereich Nutzfahrzeuge belasteten Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 0,7 Mrd.€ das Ergebnis. Hierin sind insbesondere Aufwendungen aus der mit Wirkung zum 31. August 2021 vollzogenen Veräußerung des Nutzfahrzeugwerks in Steyr enthalten. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik reduzierten das Operative Ergebnis um $-0,2$ ($-0,7$) Mrd.€. Insgesamt wurde im Berichtszeitraum ein positives Operatives Ergebnis in Höhe von 14,0 (1,7) Mrd.€ erzielt. Die operative Umsatzrendite lag bei 7,5 (1,1)%.

Das Finanzergebnis reduzierte sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,3 Mrd.€ auf 0,3 Mrd.€. Im Übrigen Finanzergebnis wirkten negative Effekte aus Termingeschäften zum Kauf neuer Anteile an QuantumScape. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen war zudem geringer als im Vorjahreszeitraum. Dies ist insbesondere auf das gesunkene Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zurückzuführen; auch hier spiegelt sich der Versorgungsengpass mit Halbleitern und das infolgedessen eingeschränkte Fahrzeugangebot wieder. Im Vorjahr belasteten Kursveränderungen das Wertpapier- und Fondsergebnis infolge der Covid-19-Pandemie.

Im Berichtszeitraum stieg das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 12,0 Mrd.€ auf 14,2 Mrd.€. Das Ergebnis nach Steuern erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 9,6 Mrd.€ auf 11,4 Mrd.€.

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

Mio. €	2021	2020
Pkw		
Umsatzerlöse	129.226	107.132
Operatives Ergebnis	9.534	185
Operative Umsatzrendite (in %)	7,4	0,2
Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	21.305	15.419
Operatives Ergebnis	453	-180
Operative Umsatzrendite (in %)	2,1	-1,2
Power Engineering¹		
Umsatzerlöse	2.338	2.749
Operatives Ergebnis	-1	-101
Operative Umsatzrendite (in %)	0,0	-3,7

1 Bis Oktober 2020 inklusive Renk.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Der Konzernbereich Automobile erzielte in den ersten neun Monaten 2021 Umsatzerlöse in Höhe von 152,9 Mrd.€; ein Plus von 22,0% im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, der stärker durch die Ausbreitung der Covid-19-Pandemie und deren negativen Auswirkungen beeinflusst war. Verbesserungen aus Volumen, Mix und der Preispositionierung hatten einen positiven Einfluss. Die Wechselkursentwicklung wirkte belastend. Im Bereich Pkw lagen die Umsatzerlöse im Zeitraum Januar bis September 2021 erheblich, im Bereich Nutzfahrzeuge sehr stark über den Werten des Vorjahres. Die Umsatzerlöse im Bereich Power Engineering fielen gegenüber den ersten neun Monaten 2020, in denen das Geschäft von Renk noch enthalten war, deutlich niedriger aus. 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 volumenbedingt und aufgrund von höherer ergebniswirksam verrechneter Forschungs- und Entwicklungskosten. Infolge der erheblich angestiegenen Umsatzerlöse ging der Anteil der Umsatzkosten an den Umsatzerlösen zurück; im Vorjahr waren die Umsatzerlöse pandemiebedingt geringer. Dies hatte ebenfalls zur Folge, dass die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als der Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, im Zeitraum Januar bis September 2021 mit 7,5 (8,1)% unter dem Wert des Vorjahres lag.

Sowohl die Verwaltungskosten als auch die Vertriebskosten erhöhten sich; der Anteil an den Umsatzerlösen ging jedoch jeweils zurück. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag

bei 1,1 (-0,6) Mrd.€ und war insbesondere durch Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoffsicherung) in Höhe von 1,7 (-0,5) Mrd.€ positiv beeinflusst. Gegenläufig wirkten Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen. Negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseltematik in Höhe von -0,2 (-0,6) Mrd.€ waren ebenfalls zu berücksichtigen. Im Vorjahr ist ein Ertrag in Höhe von 0,8 Mrd.€ aus der Einbringung der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving in die Argo AI berücksichtigt.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile überstieg mit 10,0 Mrd.€ in den ersten drei Quartalen 2021 den Wert des Vorjahres um 10,1 Mrd.€. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 6,5 (-0,1)%. Neben dem Volumenanstieg hatten die Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten außerhalb des Hedge Accounting sowie eine vorteilhafte Preispositionierung und Mixentwicklung einen positiven Einfluss. Die im Vergleich zum Vorjahr niedrigeren negativen Sondereinflüsse sowie Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 0,7 Mrd.€ im Nutzfahrzeugbereich hatten einen gegenläufigen Einfluss. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen stieg auf 10,2 (0,6) Mrd.€; die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag bei 6,7 (0,5)%. Von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen profitieren wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenz-einnahmen, da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im Zeitraum Januar bis September 2021 erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen Umsatzerlöse in Höhe von 33,7 Mrd.€, die damit um 11,7% über dem Vorjahreszeitraum lagen. Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich im nahezu gleichen Verhältnis um 2,6 Mrd.€ auf 27,4 Mrd.€. Sowohl die Vertriebskosten als auch die Verwaltungskosten lagen über dem Vorjahreswert; ihr jeweiliger Anteil an den Umsatzerlösen blieb nahezu auf Vorjahresniveau. Insbesondere geringere Risikokosten führten zu einem positiven Sonstigen betrieblichen Ergebnis.

Das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs nahm aufgrund der verbesserten Geschäftsentwicklung und geringerer Risikokosten um 2,2 Mrd.€ auf 4,0 Mrd.€ zu. Die operative Umsatzrendite lag bei 11,8 (5,9)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

Im Zeitraum Januar bis September 2021 lag der Brutto-Cashflow des Volkswagen Konzerns mit 32,6 Mrd.€ vor allem ergebnisbedingt um 11,5 Mrd.€ über dem Vorjahreszeitraum. Die Veränderung im Working Capital belief sich bei höheren Vermieteten Vermögenswerten und höheren Rückstellungen, niedrigeren Aufbau der Verbindlichkeiten sowie einem Forderungsabbau im Vergleich zum pandemiebeeinflussten Vorjahr auf -3,7 (-2,8) Mrd.€. Die Mittelabflüsse aus der Dieseltematik fielen niedriger aus als im Vorjahreszeitraum und

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

Mio. €	2021	2020
Pkw		
Brutto-Cash-flow	19.564	11.607
Veränderung Working Capital	1.995	675
Cash-flow laufendes Geschäft	21.559	12.282
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-11.647	-10.819
Netto-Cash-flow	9.912	1.463
Nutzfahrzeuge		
Brutto-Cash-flow	2.210	1.203
Veränderung Working Capital	-1.271	-535
Cash-flow laufendes Geschäft	939	669
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-3.780	-816
Netto-Cash-flow	-2.842	-148
Power Engineering¹		
Brutto-Cash-flow	270	196
Veränderung Working Capital	-65	24
Cash-flow laufendes Geschäft	205	221
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-56	-119
Netto-Cash-flow	150	102

¹ Bis Oktober 2020 inklusive Renk.

beinhalteten Zuflüsse aus den Vergleichsvereinbarungen über Schadensersatzleistungen. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft verbesserte sich in der Folge um 10,6 Mrd. € auf 28,9 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts erhöhte sich um 4,1 Mrd. € auf 15,8 Mrd. €, insbesondere aufgrund des Erwerbs von Navistar in Höhe von 2,6 Mrd. € (nach Abzug der übernommenen liquiden Mittel) und gestiegener aktivierter Entwicklungskosten.

In der Finanzierungstätigkeit flossen Mittel in Höhe von 10,0 Mrd. € ab. Sie beinhaltet im Wesentlichen die Rückzahlung der im ersten Quartal 2021 gekündigten Hybridanleihe, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG sowie die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Im Vorjahreszeitraum ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von 17,8 Mrd. € zur Stärkung der Brutto-Liquidität unter anderem durch die befristete zu rund zwei Drittel genutzte syndizierte Kreditlinie der Volkswagen AG in Höhe von 10 Mrd. €.

Ende September 2021 lag der Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns bei 36,0 (45,1) Mrd. €.

Am 30. September 2021 belief sich die Netto-Liquidität des Konzerns auf -135,8 Mrd. €, am Jahresende 2020 lag sie bei -137,4 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Von Januar bis September 2021 verzeichnete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 22,0 (13,0) Mrd. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem besseren Ergebnis. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf 0,7 (0,2) Mrd. €. Die Verbesserung in Höhe von 0,5 Mrd. € gegenüber den ersten neun Monaten 2020, in dem sich nach wie vor die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie zeigten, resultierte aus einem niedrigeren Aufbau der Verbindlichkeiten, einer Zunahme der sonstigen Rückstellungen und einer geringeren Bevorratung, denen ein geringerer Aufbau der Forderungen gegenüberstand. Im Berichtszeitraum lagen die Mittelabflüsse aus der Dieselmotoren-Produktion auch ohne Berücksichtigung der Zuflüsse aus den Vergleichsvereinbarungen über Schadensersatzleistungen unter denen des Vorjahres. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft übertraf mit 22,7 Mrd. € den Vergleichswert 2020 um 9,5 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Konzernbereichs Automobile lag in den ersten neun Monaten 2021 bei 15,5 Mrd. €; das waren 3,7 Mrd. € mehr als im Vorjahr. Die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) nahmen um 0,5 Mrd. € auf 5,9 Mrd. € ab. Die Sachinvestitionsquote war mit 3,9 (5,1)% geringer als im Vorjahr, in dem die Umsatzerlöse pandemiebedingt niedriger waren. Die Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen, sowie in die ökologische Ausrichtung unserer Modellpalette, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte und in unsere modularen Baukästen. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten stiegen im Berichtszeitraum um 0,9 Mrd. € auf 5,4 Mrd. €. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ belief sich infolge strategischer Investitionen in diverse Unternehmen, vor allem in Navistar, das assoziierte Unternehmen Northvolt AB und das Joint Venture Argo AI, auf 4,5 (1,1) Mrd. €.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2021 lag der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile trotz der Investition in Navistar (-2,6 Mrd. €) mit 7,2 Mrd. € um 5,8 Mrd. € über dem Vergleichswert 2020.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile flossen im Zeitraum Januar bis September 2021 Mittel in Höhe von -8,7 Mrd. € ab, im Vorjahr hatte sich ein Mittelzufluss zur Stärkung der Brutto-Liquidität in Höhe von 14,2 Mrd. € ergeben unter anderem durch die befristete zu rund zwei Drittel genutzte syndizierte Kreditlinie der Volkswagen AG in Höhe von 10 Mrd. €. Die Rückzahlung der im ersten Quartal 2021 gekündigten Hybridanleihe führte zu einem Mittelabfluss von rund -1,2 Mrd. €. An die Aktionäre der Volkswagen AG wurde im Juli 2021 eine Dividendenzahlung in Höhe von insgesamt 2,4 Mrd. € ausgeschüttet. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt zudem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden.

Ende September 2021 lag die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile bei 25,6 Mrd.€; am 31. Dezember 2020 waren es 26,8 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im Berichtszeitraum erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 10,5 Mrd.€, der den Vergleichswert des Vorjahres vor allem in Folge des besseren Ergebnisses um 30,1% übertraf. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf -4,3 (-3,0) Mrd.€; das insgesamt gestiegene Geschäftsvolumen führte hier zu einer gegenüber Vorjahr höheren Mittelbindung. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich in der Folge um 1,1 Mrd.€ auf 6,2 Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag mit 0,4 (0,0) Mrd.€ über dem Niveau des Vorjahres.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich in den ersten drei Quartalen 2021 im Konzernbereich Finanzdienstleistungen ein Mittelabfluss in Höhe von -1,3 (3,7) Mrd.€. Hierin ist vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und übrigen Finanzschulden enthalten.

Ende September 2021 belief sich die branchenübliche negative Netto-Liquidität im Konzernbereich Finanzdienstleistungen auf -161,5 Mrd.€, am 31. Dezember 2020 waren es -164,2 Mrd.€.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Der Volkswagen Konzern verzeichnete am 30. September 2021 eine Bilanzsumme von 516,7 Mrd.€; ein Plus von 3,9% im Vergleich zum 31. Dezember 2020. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus einem höheren Ergebnis, der Erstkonsolidierung von Navistar sowie aus der Währungskursentwicklung. Das Eigenkapital des Konzerns lag mit 141,7 Mrd.€ um 12,9 Mrd.€ über dem Wert vom 31. Dezember 2020. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 27,4 (25,9)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Ende September 2021 erhöhten sich die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile insbesondere durch den infolge des Erwerbs von Navistar zu berücksichtigenden Geschäfts- oder Firmenwert; außerdem wirkten gestiegene Aktivierungen von Entwicklungskosten wert erhöhend. Die Sachanlagen gingen im Wesentlichen infolge über den Zugängen liegender Abschreibungen leicht zurück. Die At Equity bewerteten Anteile nahmen trotz Dividendenbeschlüssen aufgrund der Zunahme aus Kapitalerhöhungen in den ersten neun Monaten 2021 leicht zu. Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte mit 164,3 (156,9) Mrd.€ moderat über dem Wert vom 31. Dezember 2020.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen am Ende der ersten neun Monate 2021 um 3,0% auf 100,1 Mrd.€ zu. Die darin enthaltenen Vorräte stiegen leicht an, auch die Wechselkursentwicklung trug dazu bei. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund gestiegener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	30.09.2021	31.12.2020
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	128.433	130.237
Kurzfristige Vermögenswerte	84.486	83.180
Bilanzsumme	212.919	213.417
Eigenkapital	89.681	81.423
Langfristige Schulden	77.158	82.263
Kurzfristige Schulden	46.080	49.731
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	34.111	24.777
Kurzfristige Vermögenswerte	12.728	11.256
Bilanzsumme	46.838	36.033
Eigenkapital	13.014	13.389
Langfristige Schulden	16.609	10.592
Kurzfristige Schulden	17.216	12.052
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	1.732	1.847
Kurzfristige Vermögenswerte	2.928	2.800
Bilanzsumme	4.660	4.647
Eigenkapital	2.241	1.922
Langfristige Schulden	518	668
Kurzfristige Schulden	1.901	2.057

Der Zahlungsmittelbestand im Konzernbereich Automobile sank um 1,3 Mrd.€ auf 22,9 Mrd.€.

Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst die voraussichtlich abgehenden Buchwerte der Vermögenswerte an Bugatti und SITECH. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die voraussichtlich abgehenden Buchwerte der zugehörigen Schulden.

Das Eigenkapital im Konzernbereich Automobile lag am Ende der ersten neun Monate 2021 mit 104,9 (96,7) Mrd.€ über dem Wert vom 31. Dezember 2020. Die gute Ergebnisentwicklung, die geringeren versicherungsmathematischen Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen und positive Einflüsse aus der Währungsumrechnung wirkten eigenkapitalerhöhend, die Rückzahlung der im ersten Quartal 2021 gekündigten Hybridanleihe, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG sowie negative Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung reduzierten das Eigenkapital. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen den Minderheitsaktionären der TRATON GROUP zuzurechnen.

Die Langfristigen Schulden lagen mit 94,3 (93,5) Mrd.€ auf dem Niveau vom Jahresende 2020. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden nahmen auch währungsbedingt zu. Die Pensionsrückstellungen gingen insbesondere

aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes zurück.

Die Kurzfristigen Schulden erhöhten sich zum Ende der ersten drei Quartale 2021 um 2,1% auf 65,2 Mrd.€. Die kurzfristigen Finanzschulden nahmen infolge von Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten zu. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert in beiden Zeiträumen negativ. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sanken gegenüber dem Jahresende 2020 leicht. Die kurzfristigen sonstigen Schulden erhöhten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2020; darin enthalten sind die in den ersten neun Monaten gebildeten Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Bereich Nutzfahrzeuge.

Der Konzernbereich Automobile verzeichnete am Ende des Berichtszeitraums eine Bilanzsumme in Höhe von 264,4 Mrd.€; das waren 4,1% mehr als am 31. Dezember 2020.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen lag Ende September 2021 mit 252,3 Mrd.€ um 3,8% über dem Wert vom 31. Dezember 2020.

Die Langfristigen Vermögenswerte nahmen um 7,9% auf 156,7 Mrd.€ zu. Die darin enthaltenen Sachanlagen blieben nahezu unverändert. Die Vermieteten Vermögenswerte und langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen erhöhten sich aufgrund des Geschäftswachstums und der Währungskursentwicklung.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte lagen mit 95,6 (97,7) Mrd.€ unter dem Niveau vom Jahresende 2020. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte verringerten sich, die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen nahmen ab.

Am Ende der ersten neun Monate 2021 entfielen rund 48,8 (48,9)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Mit 36,7 (32,0) Mrd.€ lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen am Ende des Berichtszeitraums über dem Wert vom 31. Dezember 2020. Die Eigenkapitalquote lag bei 14,6 (13,2)%.

Die Langfristigen Schulden erhöhten sich vor allem aufgrund gestiegener langfristiger Finanzschulden zur Refinanzierung des Geschäftsvolumens um 5,3 Mrd.€ auf 114,7 Mrd.€.

Innerhalb der Kurzfristigen Schulden nahmen vor allem die kurzfristigen Finanzschulden leicht und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistung merklich ab. Insgesamt verringerten sich die Kurzfristigen Schulden um 0,7 Mrd.€ auf 100,9 Mrd.€ im Vergleich zum 31. Dezember 2020.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich auf 26,3 Mrd.€; am Jahresende 2020 hatte es 28,9 Mrd.€ betragen.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Aufgrund der Geschäftsentwicklung in den ersten neun Monaten 2021 sowie des Erwerbs von Navistar passen wir unsere Prognose für die Spitzenkennzahlen in weiten Teilen an.

In der gesamten Industrie hat sich das Risiko von Versorgungsengpässen und Lieferausfällen in Bezug auf die Versorgung mit Halbleiterkomponenten verschärft. Beeinträchtigungen ergeben sich hieraus insbesondere seit dem zweiten Halbjahr, in deren Folge wir die Prognose für die Auslieferungen an Kunden absenken.

Die Prognose für die Umsatzerlöse des Konzerns und des Bereichs Pkw haben wir reduziert. Für das Operative Ergebnis rechnen wir im Jahr 2021 jedoch weiterhin mit der zum Halbjahr angehobenen operativen Umsatzrendite zwischen 6,0 und 7,5% für den Konzern sowie zwischen 6,0 und 8,0% für den Bereich Pkw. Dies gilt jeweils für das Operative Ergebnis vor und inklusive Sondereinflüssen.

Im Bereich Nutzfahrzeuge, zu dem seit dem 1. Juli 2021 auch Navistar gehört, passen wir die Prognose für Umsatzerlöse und Operatives Ergebnis an. Sie reflektiert zum einen die positive Geschäftsentwicklung und zum anderen die Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung von MAN Truck & Bus sowie die Effekte aus der Kaufpreisallokation im Rahmen des Erwerbs von Navistar.

Zudem heben wir bei spürbar steigenden Umsatzerlösen unsere Prognose für das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen an.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2021 davon aus, dass die F&E-Quote bei rund 7% und die Sachinvestitionsquote bei rund 5% liegt. Wir rechnen bei voraussichtlich geringeren Liquiditätsabflüssen aus der Dieseldematik und deutlich höheren Effekten aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten, einschließlich des Erwerbs von Navistar, mit einem gegenüber Vorjahr spürbar steigenden Netto-Cashflow. Die Netto-Liquidität erwarten wir auf robustem Niveau merklich unter Vorjahr. Die Kapitalrendite (RoI) wird voraussichtlich moderat oberhalb unseres Mindestverzinsungsanspruchs liegen.

Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2021 finden Sie auf Seite 25.

Dieseldematik

1. Produktbezogene Klagen weltweit

Die Anzahl der von der financialright GmbH geltend gemachten Ansprüche aus abgetretenen Rechten hat sich aufgrund zahlreicher Antragsrücknahmen auf rund 36 Tsd. reduziert.

In Italien erging im Juli 2021 ein klagestattgebendes erstinstanzliches Urteil in der Altroconsumo Sammelklage, wonach die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia rund 63 Tsd. Verbrauchern Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 185 Mio.€ nebst Zinsen zu zahlen haben. Die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia beabsichtigen, gegen das Urteil Berufung einzulegen.

In den Niederlanden wurde die ruhende Sammelklage der Stichting Car Claim wieder aufgenommen. Die mündliche Verhandlung zur Begründetheit der Ansprüche fand im Mai

2021 statt. Im Juli 2021 erging ein teilweise stattgebendes erstinstanzliches Feststellungsurteil. Nach der Auffassung des Gerichts haben die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften in Bezug auf die ursprüngliche Motorsteuerungssoftware unrechtmäßig gehandelt. Zudem stellte das Gericht fest, dass Verbrauchern gegenüber den beklagten Händlern ein Anspruch auf Minderung des Kaufpreises zusteht. Aus dem Feststellungsurteil resultieren keine konkreten Zahlungsverpflichtungen. Die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften haben gegen das Urteil Berufung eingelegt.

In Deutschland sind derzeit über 60 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

Im März 2021 hat der Bundesgerichtshof durch einen umfassend begründeten Beschluss klargestellt, dass Käufer eines Fahrzeugs mit Dieselmotor des Typs EA 189 nicht allein aufgrund einer verbauten temperaturabhängigen Emissionsregelung (sogenanntes Thermofenster) deliktsrechtliche Schadensersatzansprüche gegen die Volkswagen AG geltend machen können.

2. Verfahren in den USA/Kanada

Im Februar 2021 hat der US-Bundesstaat Texas beim Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Rechtsmittel gegen die Entscheidung eines Berufungsgerichts des Bundesstaates Texas eingelegt, mit der umweltrechtliche Forderungen des Bundesstaates gegen die Volkswagen AG und die AUDI AG mangels Zuständigkeit („personal jurisdiction“) abgewiesen wurden; die Zulassung des Rechtsmittels steht im Ermessen des Obersten Gerichtshofs. Im Juni 2021 bestätigte der Oberste Gerichtshof des Bundesstaats Ohio die Entscheidung eines Zwischenberufungsgerichts, das die Abweisung bestimmter von Ohio erhobener Klagen abgelehnt hatte. Im August 2021 haben die Volkswagen AG und die AUDI AG gegen diese Entscheidung Rechtsmittel beim Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten (US Supreme Court) eingelegt; die Zulassung des Rechtsmittels steht im Ermessen des Gerichts. Im September 2021 haben die Volkswagen AG und die AUDI AG Vergleichsvereinbarungen zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen der US-Bundesstaaten Montana und New Hampshire geschlossen.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In den Niederlanden hatte eine Aktionärsvereinigung eine unbezifferte Klage mit dem Feststellungsziel erhoben, die Volkswagen AG habe angeblich den Kapitalmarkt getäuscht. Die Klage wurde Anfang Juli 2021 zurückgenommen. Die Volkswagen AG hat der Rücknahme zugestimmt. Damit ist dieses Verfahren beendet.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusam-

menhang mit den Rechtsrisiken werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Ende März 2021 gab der Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt, dass die im Oktober 2015 eingeleitete Untersuchung der Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Dieselmotorthematik beendet ist. Das Gremium beschloss, gegenüber dem ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG, Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, sowie gegenüber Herrn Rupert Stadler, früheres Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, wegen aktienrechtlicher Sorgfaltspflichtverletzungen Schadensersatz geltend zu machen. Die Beschlussfassung beruht auf einer Feststellung fahrlässiger Pflichtverletzungen. Pflichtverletzungen anderer Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG wurden nicht festgestellt. Die Untersuchung erstreckte sich auf alle im maßgeblichen Zeitraum amtierenden Mitglieder des Vorstands. Im Juni 2021 wurden in diesem Zusammenhang Vereinbarungen über Schadensersatzleistungen getroffen mit dem Ziel, die Aufarbeitung der Dieselmotorthematik in Bezug auf die zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten der Organmitglieder zügig, rechtssicher sowie endgültig zu beenden. Hierzu schlossen Volkswagen und Audi mit Herrn Prof. Dr. Winterkorn und Herrn Stadler jeweils einen Vergleich über Schadensersatzleistungen (Haftungsvergleich) im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik. Die Höhe der Schadensersatzleistung von Herrn Prof. Dr. Winterkorn liegt bei 11,2 Mio. €, die von Herrn Stadler bei 4,1 Mio. €. Weiterhin einigte sich Volkswagen mit den beteiligten Versicherern aus der Managerhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) auf die Zahlung eines Betrags in Höhe von insgesamt 270 Mio. € (Deckungsvergleich).

Darüber hinaus wurde eine Einigung über Schadensersatzleistungen durch jeweils ein ehemaliges Vorstandsmitglied von Audi und Porsche erzielt. Ein ehemaliger Audi-Vorstand war nicht zu einer Einigung bereit, gegen ihn werden gerichtliche Schritte vorbereitet. Ansprüche gegen ein früheres Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen Pkw wurden bereits geltend gemacht.

Im April 2019 hatte 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 erstmals Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informierte die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gab Gelegenheit zur Stellungnahme. Nach Eintritt in das förmliche Settlement-Verfahren hat die Kommission im April 2021 erneut Beschwerdepunkte mit einem deutlich begrenzteren Tatvorwurf übermittelt. Auf deren Basis ist am 8. Juli 2021 eine das Verwaltungsverfahren abschließende Settlement-Entscheidung ergangen, mit der gegenüber den drei Marken ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt worden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkt sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobil-

hersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen 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 die am 12. Juli 2021 zugestellte Entscheidung akzeptiert und keine Rechtsmittel eingelegt, sodass die Entscheidung rechtskräftig geworden ist.

Im Oktober 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien zwei kartellrechtliche Sammelklagen abgewiesen. Die Kläger haben behauptet, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung von Fahrzeugpreisen abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Gegen diese Entscheidung haben die Kläger Rechtsmittel

eingelegt. Im August 2021 haben die Kläger einer der beiden Sammelklagen das von ihnen eingelegte Rechtsmittel zurückgenommen.

Die von der GT Gettaxi Ltd. erhobene Klage, die im Februar 2020 der Volkswagen AG und einem weiteren Beklagten zugestellt worden ist und in der insbesondere hohe angebliche Schadensersatzforderungen geltend gemacht werden, hat das erstinstanzliche zyprische Gericht im August 2021 wegen Unzuständigkeit der zyprischen Gerichte abgewiesen. Gegen diese Entscheidung hat die GT Gettaxi Ltd. jedoch Rechtsmittel beim Obersten Gerichtshof (Supreme Court), der letzten zyprischen Berufungsinstanz, eingelegt.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2021 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2020 keine wesentlichen Änderungen.

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

Teileversorgung ergeben oder die tatsächlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie von dem in diesem Bericht unterstellten Szenario abweichen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2020 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

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass sich die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2021 insgesamt erholen wird – vorbehaltlich einer nachhaltigen Eindämmung der Covid-19-Pandemie. Das Wachstum wird aller Voraussicht nach genügen, um das Niveau vor der Pandemie zu übertreffen. 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 gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Wachstumsdynamik verzeichnen werden.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2021 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie und angesichts der verschlechterten Angebotssituation infolge des Halbleitermangels – voraussichtlich moderat über dem des Vorjahres liegen, jedoch das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen. In Westeuropa rechnen wir für 2021 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das leicht über dem Niveau des Vorjahres liegt. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2021 davon aus, dass die Nachfrage moderat zurück geht. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2021 den Vorjahreswert voraussichtlich moderat übertreffen. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2021 ebenfalls mit einem Nachfragevolumen moderat über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2021 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich steigen werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2021 voraussichtlich moderat über dem Vorjahresniveau liegen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich im Jahr 2021 in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2021 – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie und angesichts der verschlechterten Angebotssituation infolge des Halbleitermangels – mit einem leicht steigenden Neuzulassungsvolumen.

Wir erwarten für 2021, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich erheblich positiv entwickeln. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2021 mit einer insgesamt leicht sinkenden Nachfrage.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2021, insbesondere vor dem

Hintergrund der anhaltenden Herausforderungen aus der Covid-19-Pandemie, eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

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

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2021 – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie und angesichts der verschlechterten Angebotssituation infolge des Halbleitermangels – unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen in der Größenordnung des Vorjahres liegen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff- und Devisenmärkten, der Absicherung der Lieferketten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und des Bereichs Pkw im Jahr 2021 deutlich über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das Operative Ergebnis des Konzerns vor und inklusive Sondereinflüssen rechnen wir im Jahr 2021 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 6,0 und 7,5 %, für den Bereich Pkw vor und inklusive Sondereinflüssen zwischen 6,0 und 8,0 %. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei sehr stark steigenden Umsatzerlösen – einschließlich der Restrukturierungsmaßnahmen für die Neuaufstellung von MAN Truck & Bus sowie den Effekten aus der Kaufpreisallokation im Rahmen des Erwerbs von Navistar – von einer operativen Umsatzrendite von rund 1,5 % aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse spürbar unter denen des Vorjahres und ein Operatives Ergebnis an der Gewinnschwelle. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir bei spürbar über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einer sehr starken Steigerung des Operativen Ergebnisses gegenüber Vorjahr.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Im Zeitraum Januar bis September 2021 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern – vor dem Hintergrund einer sich erholenden Weltwirtschaft und nachlassender Belastungen aus der Covid-19-Pandemie, jedoch einer eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge des Halbleitermangels – Umsatzerlöse in Höhe von 186,6 (155,5) Mrd. €. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen stieg auf 14,2 (2,4) Mrd. €. Aus der Dieselthematik ergaben sich in den ersten neun Monaten dieses Jahres Sondereinflüsse in Höhe von –0,2 (–0,7) Mrd. €.

Die Marke Volkswagen Pkw setzte im Berichtszeitraum 2,1 (1,9) Mio. Fahrzeuge ab und damit mehr als im Vorjahreszeitraum, der besonders von der Pandemie belastet war. Die Modelle T-Roc, T-Cross und Atlas sowie der Touareg wurden stark nachgefragt, auch der ID.3 und der ID.4 waren sehr beliebt. Mit 55,5 Mrd. € lagen die Umsatzerlöse um 17,5% über dem Vorjahreswert. Der Volumenzuwachs, Margenverbesserungen sowie Mixoptimierungen führten dazu, dass das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen auf 1,6 (–1,0) Mrd. € zulegte. Die Vorleistungen für neue Produkte und Technologien stiegen. Aus der Dieselthematik ergaben sich Sondereinflüsse in Höhe von –0,2 (–0,6) Mrd. €.

Der Absatz der Marke Audi belief sich in den ersten drei Quartalen 2021 auf weltweit 796 (682) Tsd. Fahrzeuge. Das chinesische Joint Venture FAW-Volkswagen veräußerte weitere 486 (475) Tsd. Audi Fahrzeuge. Nahezu alle Modelle trugen zur Absatzsteigerung bei. Die Umsatzerlöse erhöhten sich auf 40,4 (33,3) Mrd. €. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verbesserte sich auf 3,9 (0,2) Mrd. €, was neben dem höheren Volumen auf positive Margen- und Wechselkurseffekte sowie die Bewertung von Rohstoffsicherungen

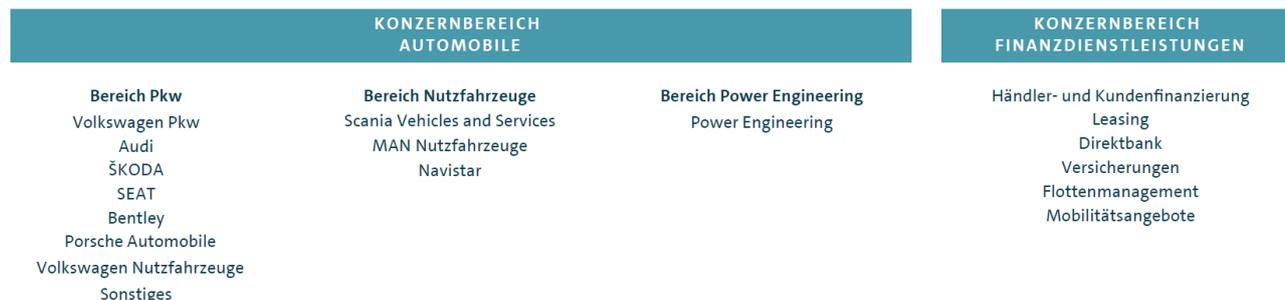
zurückzuführen war. Aus der Dieselthematik ergaben sich im Berichtsjahr geringe negative Sondereinflüsse, im Vorjahr waren es –0,1 Mrd. €. In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind die Marken Lamborghini und Ducati enthalten. Ducati setzte in den ersten neun Monaten dieses Jahres 47.393 (34.160) Motorräder ab.

Im Berichtszeitraum lag der Absatz der Marke ŠKODA mit 596 (596) Tsd. Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Die SUV-Modelle Kamiq und Karoq wurden stark nachgefragt, auch der neue Enyaq iV war bei den Kunden sehr beliebt. Die Umsatzerlöse übertrafen mit 13,3 (12,0) Mrd. € den Wert des Vorjahreszeitraums. Vor allem positive Währungs- und Margeneffekte sowie geringere CO₂-Lenkungsabgaben führten dazu, dass das Operative Ergebnis auf 900 (469) Mio. € zulegen konnte.

Im Zeitraum Januar bis September dieses Jahres wurden 384 Tsd. SEAT und CUPRA Fahrzeuge abgesetzt; ein Plus von 20,5% im Vergleich zum Vorjahr. Der für Audi gefertigte A1 ist auch darin enthalten. Der Arona, die Modelle der Leon-Familie und der CUPRA Formentor verzeichneten eine hohe Nachfrage. Die Umsatzerlöse nahmen um 20,1% auf 7,3 Mrd. € zu. Das Operative Ergebnis der Marke SEAT belief sich auf –159 (–290) Mio. €, unvorteilhaften Mixeffekten standen höhere Volumina entgegen.

Der Absatz der Marke Bentley war in den ersten neun Monaten 2021 mit 10.335 (7.610) Fahrzeugen höher als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse stiegen auf 1.949 (1.397) Mio. €. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 275 (–52) Mio. €. Der Anstieg im Vergleich zum Vorjahr, das durch Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen belastet war, resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Volumen und einer verbesserten Preisgestaltung.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS



Porsche Automobile setzte in den ersten neun Monaten 2021 weltweit 209 Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 15,6% mehr als im pandemiebedingt schwächeren Vorjahreszeitraum. Die Modelle 911 und Taycan wurden stark nachgefragt, zudem waren Macan und Panamera bei den Kunden beliebt. Die Umsatzerlöse stiegen auf 21,0 (17,5) Mrd.€. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen war mit 3,4 (1,9) Mrd.€ klar besser als im Vorjahr (+78,2%). Positive Volumen- und Mixeffekte konnten eine unvorteilhafte Wechselkursentwicklung sowie eine durch Strategie und Wachstum bedingte Fixkostensteigerung mehr als ausgleichen. Aus der Dieselthematik ergaben sich geringe positive Sondereinflüsse im Berichtszeitraum.

Der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge lag im Zeitraum Januar bis September 2021 mit weltweit 246 (250) Tsd. Fahrzeugen unter dem Niveau des Vorjahres. Vor allem der Crafter und der Multivan/Transporter verzeichneten jedoch erfreuliche Zuwächse. Die Umsatzerlöse erhöhten sich auf 7,3 (6,7) Mrd.€. Das Operative Ergebnis konnte auf 55 (-362) Mio.€ zulegen; vor allem Mixeffekte, aber auch eine

verbesserte Preispositionierung und geringere Entwicklungskosten wirkten positiv. Im Vergleich zum Vorjahr waren geringere CO₂-Lenkungsabgaben zu berücksichtigen.

In den ersten drei Quartalen 2021 konnte Scania Vehicles and Services seinen Absatz auf 68 (49) Tsd. Fahrzeuge erhöhen. Auch die Umsatzerlöse übertrafen mit 10,3 (8,1) Mrd.€ den Vergleichswert 2020. Das Operative Ergebnis von Scania Vehicles and Services verbesserte sich auf 1.099 (419) Mio.€; dabei konnten negative Wechselkurseffekte, steigende Kosten und Vorleistungen für neue Technologien durch höhere Volumina und einen besseren Mix kompensiert werden.

MAN Nutzfahrzeuge setzte im Berichtszeitraum 114 Tsd. Einheiten ab; ein Plus von 42,8% im Vergleich zum Vorjahr. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 9,6 (7,5) Mrd.€. Das Operative Ergebnis lag bei -339 (-461) Mio.€ und war vor allem von Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Europa, einschließlich der Veräußerung von Steyr, in Höhe von -681 Mio.€ beeinflusst. Positiv wirkten hingegen insbesondere die gute Voluminentwicklung und eine verbesserte Marktpositionierung.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Volkswagen Pkw	2.088	1.896	55.458	47.184	1.589	-969
Audi	796	682	40.375	33.264	3.894	221
ŠKODA	596	596	13.329	12.038	900	469
SEAT	384	319	7.259	6.043	-159	-290
Bentley	10	8	1.949	1.397	275	-52
Porsche Automobile ¹	209	181	20.979	17.482	3.356	1.884
Volkswagen Nutzfahrzeuge	246	250	7.276	6.674	55	-362
Scania Vehicles and Services ²	68	49	10.251	8.094	1.099	419
MAN Nutzfahrzeuge	114	80	9.607	7.461	-339	-461
Power Engineering ³	-	-	2.338	2.749	123	66
VW China ⁴	2.156	2.462	-	-	-	-
Sonstiges ⁵	-202	-211	-14.266	-15.494	-324	-176
Volkswagen Finanzdienstleistungen	-	-	32.044	28.595	3.688	1.632
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	-	-	-	-	14.157	2.380
Sondereinflüsse	-	-	-	-	-203	-687
Volkswagen Konzern	6.466	6.311	186.599	155.486	13.953	1.693
Konzernbereich Automobile ⁶	6.466	6.311	152.869	125.301	9.986	-95
davon: Bereich Pkw	6.269	6.182	129.226	107.132	9.534	185
Bereich Nutzfahrzeuge	196	129	21.305	15.419	453	-180
Bereich Power Engineering	-	-	2.338	2.749	-1	-101
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	33.730	30.185	3.967	1.789

1 Porsche (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 23.115 (19.406) Mio.€, Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen 3.559 (2.011) Mio.€.

2 Scania (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 10.595 (8.416) Mio.€, Operatives Ergebnis 1.262 (501) Mio.€.

3 Im Vorjahr inklusive Geschäft von Renk.

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 erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 1.962 (2.632) 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. Inklusive Navistar seit 1. Juli 2021.

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

Power Engineering erwirtschaftete in den ersten neun Monaten 2021 Umsatzerlöse in Höhe von 2,3 (2,7) Mrd. €. Das Operative Ergebnis stieg auf 123 (66) Mio. €, was im Wesentlichen auf Kosteneinsparungen im Rahmen des Restrukturierungsprogramms zurückzuführen war.

Die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Finanzdienstleistungen neu abgeschlossenen Verträge belief sich im Zeitraum Januar bis September 2021 auf 6,1 Mio. (+6,6%). Die Penetrationsrate als Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns lag bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen bei 35,7 (35,9)%. Am 30. September 2021 übertraf der Gesamtvertragsbestand mit 22,2 (21,9) Mio. Kontrakten das Niveau vom Jahresende 2020. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing erreichte der Vertragsbestand 11,1 (11,3) Mio. Kontrakte, im Bereich Service/Versicherungen waren es ebenfalls 11,1 (10,6) Mio. Kontrakte. Die Volkswagen Bank verzeichnete am Ende des Berichtszeitraums 1,4 (1,4) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis verbesserte sich im Berichtszeitraum infolge geringerer Risikokosten auf 3,7 (1,6) Mrd. €.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In den ersten drei Quartalen 2021 setzte der Volkswagen Konzern in der Region Europa/Übrige Märkte 2,9 Mio. Fahrzeuge ab; das waren 7,0% mehr als im pandemiebedingt

schwachen Vorjahr. Positive Volumen- und Mixeffekte führten dazu, dass die Umsatzerlöse auf 109,4 (93,8) Mrd. € stiegen. Wechselkurseffekte wirkten negativ.

Auf den Märkten Nordamerikas war der Absatz des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten 2021 mit 619 Tsd. Fahrzeugen um 22,5% höher als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse legten auf 33,1 (25,8) Mrd. € zu, was im Wesentlichen auf das höhere Volumen und Mixeffekte sowie den Einbezug von Navistar seit dem 1. Juli 2021 zurückzuführen war. Damit konnte die unvorteilhafte Wechselkursentwicklung mehr als kompensiert werden.

In Südamerika konnte der Absatz im Berichtszeitraum mit 380 (322) Tsd. Fahrzeugen den Vergleichswert des Vorjahres übertreffen. In der Folge stiegen die Umsatzerlöse auf 7,8 (5,9) Mrd. €. Wechselkurse hatten einen negativen Effekt.

Im Zeitraum Januar bis September 2021 war der Absatz des Volkswagen Konzerns in der Region Asien-Pazifik – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – mit 2,5 (2,8) Mio. Fahrzeugen um 7,5% geringer als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse nahmen mix- und wechselkursbedingt auf 36,4 (30,4) Mrd. € zu. Die Umsatzerlöse unserer chinesischen Joint Ventures sind nicht enthalten, da diese At Equity konsolidiert werden.

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns in Fremdwährung wirkten sich im Berichtszeitraum mit –0,1 (–0,5) Mrd. € negativ aus.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2021	2020	2021	2020
Europa/Übrige Märkte	2.917	2.726	109.354	93.838
Nordamerika	619	505	33.117	25.845
Südamerika	380	322	7.838	5.879
Asien-Pazifik ¹	2.550	2.757	36.438	30.380
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	–148	–456
Volkswagen Konzern¹	6.466	6.311	186.599	155.486

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			
	2021	2020	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2021	2020	2021	2020
Umsatzerlöse	186.599	155.486	152.869	125.301	33.730	30.185
Kosten der Umsatzerlöse	-152.830	-132.156	-125.471	-107.356	-27.358	-24.800
Bruttoergebnis	33.770	23.330	27.398	17.945	6.372	5.385
Vertriebskosten	-13.839	-12.860	-12.856	-11.961	-983	-899
Verwaltungskosten	-7.456	-7.214	-5.626	-5.505	-1.830	-1.709
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.478	-1.563	1.071	-574	408	-989
Operatives Ergebnis	13.953	1.693	9.986	-95	3.967	1.789
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	1.797	2.019	1.755	1.963	42	55
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-1.518	-1.458	-1.444	-1.427	-74	-31
Finanzergebnis	279	561	311	536	-32	24
Ergebnis vor Steuern	14.232	2.254	10.297	441	3.935	1.813
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.875	-523	-1.545	-46	-1.330	-477
Ergebnis nach Steuern	11.357	1.731	8.753	396	2.605	1.336
davon entfallen auf						
Minderheiten	88	-37	22	-81	66	45
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	404	386	404	386	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	10.865	1.382	8.327	91	2.539	1.291
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	21,65	2,73				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	21,71	2,79				

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. €	2021	2020
Ergebnis nach Steuern	11.357	1.731
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	5.749	-2.111
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-1.641	666
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	4.109	-1.444
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-1	-15
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-3	20
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	4.105	-1.438
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	2.101	-2.909
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	15
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	2.102	-2.894
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	4
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	2.100	-2.890
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-1.038	2.985
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-341	-858
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-1.379	2.127
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	457	-644
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-922	1.483
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-430	-708
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	923	966
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	493	258
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	-144	-73
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	350	185
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-29	34
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-29	35
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	9	-10
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-21	25
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	465	-203
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	1.972	-1.400
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	7.398	-2.781
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-1.320	-57
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	6.077	-2.838
Gesamtergebnis	17.435	-1.107
davon entfallen auf		
Minderheiten	153	-108
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	404	386
Aktionäre der Volkswagen AG	16.878	-1.386

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2021	2020	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2021	2020	2021	2020
Umsatzerlöse	56.931	59.355	45.842	48.285	11.089	11.070
Kosten der Umsatzerlöse	-48.009	-48.928	-39.161	-39.797	-8.848	-9.132
Bruttoergebnis	8.922	10.427	6.682	8.489	2.240	1.939
Vertriebskosten	-4.774	-4.508	-4.462	-4.194	-312	-314
Verwaltungskosten	-2.522	-2.354	-1.911	-1.701	-612	-652
Sonstiges betriebliches Ergebnis	970	-382	837	49	133	-431
Operatives Ergebnis	2.595	3.183	1.146	2.642	1.450	541
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	899	855	859	822	39	33
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-415	-432	-408	-423	-7	-10
Finanzergebnis	484	423	451	399	33	24
Ergebnis vor Steuern	3.079	3.606	1.597	3.041	1.482	565
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-176	-856	515	-739	-690	-117
Ergebnis nach Steuern	2.903	2.751	2.111	2.302	792	448
davon entfallen auf						
Minderheiten	7	21	-14	12	21	9
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	135	147	135	147	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	2.761	2.583	1.990	2.144	771	439
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	5,51	5,17				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	5,51	5,12				

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. €	2021	2020
Ergebnis nach Steuern	2.903	2.751
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	949	-2.004
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-223	607
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	726	-1.397
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-365	-1
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	0	14
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	361	-1.384
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	609	-1.046
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	609	-1.046
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	609	-1.046
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-113	1.051
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-15	-370
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-128	682
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	39	-194
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-88	488
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-107	-44
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	245	307
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	137	263
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	-40	-90
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	97	173
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-3	12
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-1	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-4	13
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	1	-4
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-3	9
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	161	-132
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	777	-508
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	1.361	-2.211
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-223	320
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	1.138	-1.892
Gesamtergebnis	4.041	859
davon entfallen auf		
Minderheiten	-13	-2
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	135	147
Aktionäre der Volkswagen AG	3.919	714

Bilanz zum 30. September 2021 und zum 31. Dezember 2020

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2021	2020	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2021	2020	2021	2020
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	321.024	302.170	164.275	156.861	156.749	145.309
Immaterielle Vermögenswerte	75.818	67.968	75.428	67.781	390	187
Sachanlagen	62.642	63.884	61.566	62.807	1.076	1.077
Vermietete Vermögenswerte	58.276	50.686	1.352	1.512	56.923	49.174
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	84.863	82.565	-378	-377	85.241	82.942
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	39.425	37.067	26.306	25.137	13.119	11.930
Kurzfristige Vermögenswerte	195.720	194.944	100.142	97.236	95.578	97.708
Vorräte	43.779	43.823	40.509	39.055	3.269	4.768
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	55.122	58.006	-366	-557	55.488	58.562
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	37.584	38.044	18.788	17.012	18.796	21.033
Wertpapiere	22.076	21.162	17.730	17.503	4.345	3.658
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	36.608	33.909	22.929	24.222	13.679	9.687
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	552	-	552	-	-	-
Bilanzsumme	516.744	497.114	264.417	254.097	252.327	243.017
Passiva						
Eigenkapital	141.658	128.783	104.937	96.733	36.721	32.050
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	125.590	111.336	89.603	79.913	35.987	31.423
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	14.345	15.713	14.345	15.713	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	139.935	127.049	103.948	95.626	35.987	31.423
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	1.723	1.734	989	1.107	734	627
Langfristige Schulden	208.980	202.921	94.284	93.523	114.695	109.398
Finanzschulden	122.869	114.809	19.824	15.637	103.044	99.173
Rückstellungen für Pensionen	40.985	45.081	40.209	44.207	776	874
Sonstige Schulden	45.126	43.031	34.251	33.680	10.875	9.352
Kurzfristige Schulden	166.107	165.410	65.196	63.840	100.911	101.569
Finanzschulden	82.993	88.648	-7.020	-2.806	90.013	91.454
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.210	22.677	19.299	19.539	2.911	3.137
Sonstige Schulden	60.590	54.085	52.603	47.107	7.986	6.978
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	314	-	314	-	-	-
Bilanzsumme	516.744	497.114	264.417	254.097	252.327	243.017

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

Eigenkapitalentwicklung

Mio. €	ÜBRIGE RÜCKLAGEN			
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung
Stand am 01.01.2020	1.283	14.551	96.929	-2.824
Ergebnis nach Steuern	-	-	1.382	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-1.440	-2.827
Gesamtergebnis	-	-	-58	-2.827
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-2.419	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-166	-
Übrige Veränderungen	-	-	10	0
Stand am 30.09.2020	1.283	14.551	94.297	-5.651
Stand am 01.01.2021	1.283	14.551	100.772	-5.659
Ergebnis nach Steuern	-	-	10.865	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	4.075	2.071
Gesamtergebnis	-	-	14.940	2.071
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	57	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen ¹	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-2.419	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ²	-	-	-270	-32
Übrige Veränderungen	-	-	209	-
Stand am 30.09.2021	1.283	14.551	113.290	-3.620

1 Rückzahlung der Hybridanleihe aus dem Geschäftsjahr 2014.

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

SICHERUNGSGESCHÄFTE								
Cash-flow Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungs- beziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapital- instrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapital- geber der Volkswagen AG	Anteile der Anteils- eigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital	
95	-977	-235	295	12.663	121.781	1.870	123.651	
-	-	-	-	386	1.768	-37	1.731	
1.486	185	10	-181	-	-2.767	-71	-2.838	
1.486	185	10	-181	386	-1.000	-108	-1.107	
-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	2.989	2.989	-	2.989	
-	-	-	-	-432	-2.850	-58	-2.909	
-	-	-	-	-	-166	-71	-237	
-	-	-	-1	-	9	6	15	
1.580	-792	-225	113	15.607	120.763	1.638	122.402	
1.287	-708	-219	30	15.713	127.049	1.734	128.783	
-	-	-	-	404	11.270	88	11.357	
-924	350	-10	450	-	6.012	65	6.077	
-924	350	-10	450	404	17.282	153	17.435	
-	-	-57	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-1.237	-1.237	170	-1.068	
-	-	-	-	-535	-2.954	-23	-2.977	
-1	0	0	-1	-	-304	-283	-587	
-	-	-	-110	-	99	-27	71	
363	-358	-287	368	14.345	139.935	1.723	141.658	

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2021	2020	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2021	2020	2021	2020
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	33.432	24.329	23.758	18.098	9.674	6.231
Ergebnis vor Steuern	14.232	2.254	10.297	441	3.935	1.813
Ertragsteuerzahlungen	-3.295	-1.862	-2.659	-1.408	-636	-454
Abschreibungen ²	20.291	19.747	13.265	12.779	7.026	6.968
Veränderung der Pensionen	687	649	653	636	35	13
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	1.270	828	1.300	872	-30	-43
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-600	-505	-813	-313	212	-193
Brutto-Cash-flow	32.586	21.111	22.044	13.007	10.542	8.104
Veränderung Working Capital	-3.683	-2.812	659	164	-4.342	-2.977
Veränderung der Vorräte	1.680	1.570	115	1.134	1.565	435
Veränderung der Forderungen	723	-2.032	-1.247	-1.784	1.970	-248
Veränderung der Verbindlichkeiten	2.168	3.470	1.639	2.200	529	1.270
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	432	-1.300	269	-1.409	163	109
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-12.980	-8.770	98	187	-13.078	-8.957
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.295	4.249	-215	-164	4.510	4.414
Cash-flow laufendes Geschäft	28.904	18.298	22.703	13.171	6.201	5.127
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-15.837	-11.784	-15.483	-11.754	-354	-30
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-6.023	-6.551	-5.891	-6.422	-132	-129
Entwicklungskosten (aktiviert)	-5.396	-4.481	-5.396	-4.481	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-4.709	-1.024	-4.453	-1.096	-256	72
Netto-Cash-flow⁴	13.067	6.514	7.220	1.418	5.846	5.097
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	-1.110	-2.913	-494	-2.890	-616	-22
Investitionstätigkeit	-16.947	-14.697	-15.977	-14.644	-970	-53
Finanzierungstätigkeit	-9.998	17.835	-8.698	14.178	-1.299	3.657
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-587	-	-587	-	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.071	2.984	-1.567	2.975	497	9
MAN Minderheitsaktionäre: Ausgleichszahlungen und Erwerb angedienter Aktien	-	2	-	2	-	-
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	587	-658	524	-546	63	-112
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	0	-2	0	-2	0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.546	20.777	-1.447	12.158	3.994	8.619
Zahlungsmittel und Zahlungsäquivalente am 30.09.⁵	35.978	45.107	22.311	30.256	13.668	14.850
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	34.047	31.217	16.148	15.901	17.899	15.316
Brutto-Liquidität	70.025	76.324	38.458	46.157	31.567	30.166
Kreditstand	-205.873	-210.801	-12.816	-21.310	-193.057	-189.491
Netto-Liquidität am 30.09.⁶	-135.848	-134.477	25.642	24.848	-161.491	-159.325
nachrichtlich am 01.01.	-137.380	-148.040	26.796	21.276	-164.176	-169.316

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, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen).

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

6 Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren, Darlehensforderungen gegen 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 2020 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 2021 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 2021 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 1,2 % (31. Dezember 2020: 0,7 %) 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 2020 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2020 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 2020 ist auch im Internet unter www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar.

Wesentliche Ereignisse

Dieselthematik

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 Dieselthematik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2020 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Von Januar bis September 2021 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik Sondereinflüsse in Höhe von 203,0 Mio. € zu erfassen, die im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen sind.

Diese resultieren aus zusätzlichen Aufwendungen im Wesentlichen für Rechtsrisiken in Höhe von 422,3 Mio. €. Gegenläufig wirkten in Höhe von 219,3 Mio. € Erträge aus Schadensersatzleistungen. Hintergrund sind die im Juni 2021 geschlossenen Vereinbarungen über Schadensersatzleistungen gegen ehemalige Vorstandsmitglieder. Diese hatten das Ziel, die Aufarbeitung der Dieselthematik in Bezug auf die zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten der Organmitglieder zügig, rechtssicher sowie endgültig zu beenden. Hierzu schlossen Volkswagen und Audi mit Herrn Prof. Dr. Winterkorn und Herrn Stadler jeweils einen Vergleich über Schadensersatzleistungen (Haftungsvergleich) im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Die Höhe der Schadensersatzleistung von Herrn Prof. Dr. Winterkorn liegt bei 11,2 Mio. €, die von Herrn Stadler bei 4,1 Mio. €. Darüber hinaus sind in diesem Zusammenhang Verpflichtungen in Höhe von 3,1 Mio. € aufgelöst worden. Weiterhin einigte sich Volkswagen mit den beteiligten Versicherern aus der Managerhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) auf die Zahlung eines Betrags in Höhe von insgesamt 270 Mio. € (Deckungsvergleich), wovon 198,4 Mio. € ertragswirksam erfasst worden sind. Darüber hinaus wurde eine Einigung über Schadensersatzleistungen durch jeweils ein ehemaliges Vorstandsmitglied von Audi und Porsche erzielt. Ein ehemaliger Audi-Vorstand war nicht zu einer Einigung bereit, gegen ihn werden gerichtliche Schritte vorbereitet. Ansprüche gegen ein früheres Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen Pkw wurden bereits geltend gemacht. Die ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG hat diesen Vereinbarungen am 22. Juli 2021 zugestimmt.

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

Kartellrechtliche Untersuchungen

Im April 2019 hatte 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 erstmals Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informierte die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gab Gelegenheit zur Stellungnahme. Nach Eintritt in das förmliche Settlement-Verfahren hat die Kommission im April 2021 erneut Beschwerdepunkte mit einem deutlich begrenzteren Tatvorwurf übermittelt. Auf deren Basis ist am 8. Juli 2021 eine das Verwaltungsverfahren abschließende Settlement-Entscheidung ergangen, mit der gegenüber den drei Marken ein Gesamtbußgeld in Höhe von 502 Mio. € verhängt worden ist. Dieser Betrag ist als Sonstiger betrieblicher Aufwand erfasst worden. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkt sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen 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 die am 12. Juli 2021 zugestellte Entscheidung akzeptiert und keine Rechtsmittel eingelegt, sodass die Entscheidung rechtskräftig geworden ist.

Auswirkungen Covid-19-Pandemie / Halbleiter-Knappheit

Im Laufe der ersten neun Monate 2021 flachte das Infektionsgeschehen auch aufgrund der zunehmenden Impfquote ab. In diesem Zusammenhang nahmen viele Länder abhängig vom jeweiligen Fortschritt ihrer Impfkampagne die bestehenden Einschränkungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens weitgehend zurück. Im Konzern-Zwischenabschluss zum 30. September 2021 waren keine wesentlichen Wertberichtigungen aufgrund der Covid-19-Pandemie vorzunehmen.

In der gesamten Industrie haben sich Versorgungsengpässe bei Halbleitern und daraus resultierende Lieferengpässe zunehmend negativ bemerkbar gemacht. Auch beim Volkswagen Konzern hatte dies Auswirkungen auf die Produktion. Aufgrund dessen zeigt sich im dritten Quartal beim Volkswagen Konzern eine Reduzierung des Bestandes an Fertigerzeugnissen bei gleichzeitiger Erhöhung der Rohstoffe und der unfertigen Erzeugnisse (siehe hierzu auch die Ausführungen in der Angabe Vorräte).

Wesentliche Transaktionen

Am 29. Juni 2021 wurde die Verschmelzung von MAN SE mit TRATON SE auf der Hauptversammlung der MAN SE beschlossen. Mit Beschlussfassung der Verschmelzung wurde auch das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN SE auf TRATON SE gegen die Gewährung einer angemessenen Barabfindung durchgeführt (verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out). In diesem Zusammenhang war der Barwert des gewährten Andienungsrechts von rund 587 Mio. € erfolgsneutral als kurzfristige Verbindlichkeit zu erfassen. Entsprechend reduzierten sich die Minderheitenanteile am Eigenkapital des Volkswagen Konzerns sowie die Gewinnrücklagen und Übrige Rücklagen der Aktionäre der Volkswagen AG.

Am 31. August 2021 ist die Eintragung der Verschmelzung der MAN SE auf die TRATON SE in die Handelsregister der MAN SE und TRATON SE erfolgt. Mit Eintragung in das Handelsregister wurde der Squeeze-out rechtswirksam. Im Anschluss erfolgte am 3. September 2021 die Auszahlung der Barabfindung in Höhe von 70,68 € je Stamm- und Vorzugsaktie an die MAN SE Minderheitsaktionäre. Damit ist der MAN SE Squeeze-out abgeschlossen. Die Angemessenheit der Barabfindung wird durch ein gerichtliches Spruchverfahren, das im Oktober 2021 von einem durch den Squeeze-out abgefundenen Minderheitsaktionär initiiert wurde, überprüft.

Mitte Juni 2021 haben sich Volkswagen und der schwedische Batteriezellhersteller Northvolt AB darauf geeinigt, die Produktion von Volkswagen Premium-Zellen im schwedischen Skellefteå zu konzentrieren. In diesem Zusammenhang hat Volkswagen an einer Finanzierungsrunde von Northvolt AB beteiligungsproportional teilgenommen und weitere 650 Mio. USD investiert. Außerdem hat Volkswagen sein bestehendes Wandeldarlehen um weitere 190 Mio. € ausgereicht und diesen Teil des Wandeldarlehens zeitgleich in Vorzugsanteile gewandelt. Die Beteiligungsquote von Volkswagen an Northvolt AB steigt damit auf 23,6 %. Aufgrund vorteilhafter Konditionen bei Wandlung resultierte aus der Bewertung des gewandelten Darlehens ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 62 Mio. €. Im Ergebnis steigt damit der Buchwert der Beteiligung an Northvolt AB um 794 Mio. €. Ausgereicht bleibt noch ein Wandeldarlehen in Höhe von 240 Mio. €.

Im Zuge von Restrukturierungsmaßnahmen wurde die Veräußerung der MAN Truck & Bus Österreich GesmbH, Steyr/Österreich (MTBÖ) mit Wirkung zum 31. August 2021 vollzogen. Die Vermögenswerte und Schulden der MTBÖ wurden bis zur Veräußerung als Veräußerungsgruppe im Abschluss des Volkswagen Konzerns dargestellt. Im Zusammenhang mit der Veräußerung wurde ein Aufwand erfasst, der mit 160 Mio. € auf Wertminderungen des Sachanlagevermögens und mit 144 Mio. € auf einen Verlust aus der Entkonsolidierung entfiel. Der gesamte Aufwand in Höhe von 304 Mio. € wird in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen. Aus der Veräußerung der Anteile an der MTBÖ resultierte ein Nettozahlungsmittelabfluss von 199 Mio. €, der im Cash-flow aus der Investitionstätigkeit ausgewiesen wird.

Der Volkswagen Aufsichtsrat hat Ende Juli 2021 einem Vertrag mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Europe B.V. zur Abgabe eines gemeinsamen öffentlichen Übernahmeangebots auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A. Paris/Frankreich über eine Konsortialgesellschaft zugestimmt. Sollte das Angebot angenommen werden, würde das Konsortium nach derzeitigem Stand gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernehmen.

Im September 2021 reichte das Konsortium das Übernahmeangebot bei der französischen Aufsichtsbehörde ein. Nach erfolgreicher Prüfung der Angebotsunterlagen beginnt die Frist, während der die Europcar-Aktionäre ihre Aktien andienen können. Volkswagen bietet zusammen mit zwei Partnern 50 Cent je Europcar-Aktie; wenn mehr als 90 % der Aktien angedient werden, kommt ein Aufschlag von einem Cent je Aktie dazu.

Volkswagen ist Stillhalter von Put-Optionen der anderen Konsortialgesellschafter und die anderen Gesellschafter haben Volkswagen Call-Optionen auf ihre Anteile an der Konsortialgesellschaft eingeräumt. Aus der Bewertung der Optionen ergab sich im dritten Quartal ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 95 Mio. €, der im Finanzergebnis erfasst wurde.

IFRS 5 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Im Juli 2021 haben sich der Volkswagen Konzern und Rimac Automobili d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien auf die Gründung eines Joint Ventures geeinigt. Volkswagen bringt dabei seine vollkonsolidierten Tochtergesellschaften Bugatti Automobiles S.A.S, Molsheim/Frankreich und zunächst 51 % der Bugatti International S.A., Strassen/Luxemburg in das Joint Venture mit Hauptsitz in Zagreb/Kroatien ein. Der Vollzug ist für das vierte Quartal 2021 vorgesehen. An dem Unternehmen werden Rimac 55 % und Volkswagen über Porsche 45 % der Anteile halten. Außerdem ist Porsche mit 24 % direkt an Rimac beteiligt.

Zunächst wird das neue Unternehmen mit dem Bugatti Chiron und dem Rimac Nevera zwei Hypercar-Modelle produzieren. Für die weitere Zukunft sind gemeinsam entwickelte Bugatti-Modelle angedacht.

Am 26. März 2021 haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die VW Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, einen Vertrag zur Schaffung eines gemeinsamen Unternehmens im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschlossen. Dabei beteiligt sich Brose zur Hälfte an der Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem geplanten gemeinsamen Unternehmen werden Brose und Volkswagen jeweils 50 % halten, Brose aber die industrielle Führung übernehmen. In der Folge wird Brose das gemeinsame Unternehmen beherrschen und Volkswagen aufgrund des dann vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen At Equity bilanzieren. Die kartellrechtlichen Genehmigungen liegen vor. Die Transaktion steht noch unter dem Vorbehalt weiterer Vollzugsbedingungen. Mit einem Vollzug der Transaktion wird bis Ende des ersten Quartals 2022 gerechnet.

Im Zusammenhang mit diesen geplanten Veräußerungen wurden zum 30. September 2021 Vermögenswerte in Höhe von 552 Mio. € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 314 Mio. € als Zur Veräußerung gehalten eingestuft und gemäß IFRS 5 in einer separaten Zeile in der Bilanz ausgewiesen. Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden wurden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt.

Erwerb Navistar

Am 1. Juli 2021 hat die TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar erworben. Der mit Zahlungsmitteln gezahlte Kaufpreis betrug 3.118 Mio. € (3.700 Mio. USD). TRATON hält nun 100 % der Anteile an der bisher nach der Equity-Methode bilanzierten Beteiligung (Anteil von 16,7 %) an der Navistar International Corporation. Der Handel der Navistar-Aktie an der New Yorker Börse wurde eingestellt.

Die erstmalige Bilanzierung der Akquisition ist noch nicht abgeschlossen, da aufgrund des kurzen Zeitraums seit dem Erwerbszeitpunkt noch keine endgültigen Bewertungen vorliegen. Dementsprechend sind die zum 30. September 2021 erfassten Beträge vorläufig.

Der aus dem Erwerb resultierende Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 2.757 Mio. € bildet die aus der Tätigkeit mit Navistar entstehenden Synergien insbesondere durch den Ausbau der Marktanteile, im Einkauf, bei den Produktionskosten, durch Modularisierung und Verwendung gemeinsamer Komponenten sowie im Bereich Forschung und Entwicklung ab.

Der Fair Value des Eigenkapitalanteils an Navistar, den TRATON unmittelbar vor dem Erwerbszeitpunkt gehalten hat, wurde auf Basis des Börsenkurses von 44,50 USD/Aktie zum Erwerbszeitpunkt ermittelt, und beträgt 624 Mio. €. Aus der Neubewertung dieses Eigenkapitalanteils ergibt sich ein Ertrag von 219 Mio. €. Darüber hinaus sind aufgrund der im Rahmen der Erstkonsolidierung von Navistar erfolgten Ausbuchung des At Equity-Anteils zuvor im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen in die Gewinn- und Verlustrechnung umgegliedert worden, was zu einem Aufwand von 38 Mio. € geführt hat. In Summe resultiert hieraus ein Ertrag in Höhe von 182 Mio. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen wird.

Die vorläufige Verteilung des Kaufpreises auf die übernommenen Vermögenswerte und Schulden wird im Folgenden dargestellt:

Mio. €	Vorläufige Fair Values zum 1. Juli 2021
Übertragene Gegenleistung	
Zahlungsmittel	3.118
Abwicklung vorher bestehender Beziehungen	114
Austausch anteilsbasierter Vergütungsprämien	22
Summe	3.254

Mio. €	Vorläufige Fair Values zum 1. Juli 2021
Übernommenes Nettovermögen	
Immaterielle Vermögenswerte	3.545
davon Kundenbeziehungen	2.153
davon Markennamen	741
Sachanlagen	992
Vermietete Vermögenswerte	307
Sonstige Beteiligungen	622
Langfristige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	368
Vorräte	1.045
Kurzfristige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	1.732
Flüssige Mittel	565
Aktive latente Steuern	551
Summe Vermögenswerte	9.727
Langfristige Finanzschulden	509
Rückstellungen für Pensionen und ähnliche Verpflichtungen	1.060
Passive latente Steuern	104
Sonstige langfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	685
Kurzfristige Finanzschulden	3.322
Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und Rückstellungen	2.923
Summe Schulden	8.604
Saldo übernommenes Nettovermögen	1.124

Mio. €	Ermittlung des vorläufigen Geschäfts- oder Firmenwertes
Übertragene Gegenleistung	3.254
Nicht beherrschende Anteile	3
Fair Value zuvor gehaltener Kapitalanteile	624
abzüglich	
Übernommenes Nettovermögen	1.124
Geschäfts- oder Firmenwert	2.757

Der in der Übertragenen Gegenleistung enthaltene vorläufige Betrag für die Abwicklung vorher bestehender Beziehungen in Höhe von 114 Mio. € entspricht dem Buchwert der im Volkswagen Konzern bisher bilanzierten Forderungen und Verbindlichkeiten gegenüber Navistar.

In den Forderungen und finanziellen Vermögenswerten sind folgende Gruppen von Forderungen enthalten, für die der Bruttobetrag vom Fair Value abweicht:

Mio. €	Bruttobetrag	Voraussichtlich uneinbringlicher Betrag
Forderungen Finanzierungsgeschäft	924	15
Leasingforderungen	184	19
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	496	15
Sonstige Forderungen	526	1

Die bis 30. September 2021 angefallenen Transaktionskosten für die Durchführung des Unternehmenszusammen- schlusses wurden in Höhe von 32 Mio. € in den Verwaltungskosten erfasst.

Durch die Einbeziehung von Navistar zum 1. Juli 2021 hat sich der Umsatz des Volkswagen Konzerns zum 30. September 2021 um 1.675 Mio. € erhöht und das Ergebnis nach Steuern unter Berücksichtigung von Abschreibungen auf die aufgedeckten stillen Reserven um 84 Mio. € verringert.

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 Tochter- unternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen einbezogen, die die Volkswagen AG unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Dies ist der Fall, wenn die Volkswagen AG unmittelbar oder mittelbar die Verfügungs- gewalt 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 2020

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	88.586	9.014	–	–	97.600	–9.543	88.057
Originalteile	8.572	2.397	–	–	10.969	–82	10.887
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	8.834	1.041	–	–	9.876	–568	9.307
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	8.959	454	–	–	9.413	–24	9.389
Power Engineering	–	–	2.749	–	2.749	–1	2.748
Motorräder	422	–	–	–	422	–	422
Vermiet- und Leasinggeschäft	570	1.269	0	23.364	25.203	–3.152	22.051
Zinsen und ähnliche Erträge	138	6	–	5.743	5.887	–189	5.698
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–457	–12	–	0	–469	12	–456
Sonstige Umsatzerlöse	5.332	1.251	–	1.079	7.661	–280	7.381
	120.959	15.419	2.749	30.185	169.313	–13.827	155.486

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. – 3. QUARTAL 2021

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	109.145	13.447	–	–	122.592	–11.103	111.490
Originalteile	9.787	3.301	–	–	13.089	–99	12.989
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	9.119	1.268	–	–	10.387	–467	9.920
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	8.967	529	–	–	9.496	–42	9.454
Power Engineering	–	–	2.338	–	2.338	–1	2.337
Motorräder	608	–	–	–	608	–	608
Vermiet- und Leasinggeschäft	638	1.316	0	26.661	28.614	–3.283	25.331
Zinsen und ähnliche Erträge	154	6	–	5.873	6.032	–194	5.838
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–151	–31	–	0	–182	34	–148
Sonstige Umsatzerlöse	6.552	1.469	–	1.196	9.217	–438	8.779
	144.819	21.305	2.338	33.730	202.192	–15.592	186.599

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 1.464 Mio. € (Vorjahr: 1.763 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus werden in den Kosten der Umsatzerlöse neben den planmäßigen auch außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte berücksichtigt. Die außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf insgesamt 603 Mio. € (Vorjahr: 704 Mio. €).

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. – 3. QUARTAL		
	2021	2020	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	11.401	10.191	11,9
davon: aktivierte Entwicklungskosten	5.392	4.481	20,3
Aktivierungsquote in %	47,3	44,0	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	3.808	3.363	13,2
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	9.817	9.073	8,2

4. Ergebnis je Aktie

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

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

		3. QUARTAL		1. – 3. QUARTAL	
		2021	2020	2021	2020
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:					
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	295.089.818	295.089.818	295.089.818	295.089.818
Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Stück	206.205.445	206.205.445	206.205.445	206.205.445
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	2.903	2.751	11.357	1.731
Anteil von Minderheiten	Mio. €	7	21	88	-37
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	135	147	404	386
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	2.761	2.583	10.865	1.382
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.625	1.527	6.389	806
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.136	1.056	4.477	576
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	5,51	5,17	21,65	2,73
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	5,51	5,12	21,71	2,79

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER 2021

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2021	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.09.2021
Immaterielle Vermögenswerte	67.968	12.323	-37	4.509	75.818
Sachanlagen	63.884	7.551	15	8.779	62.642
Vermietete Vermögenswerte	50.686	22.895	7.932	7.373	58.276

6. Vorräte

Mio. €	30.09.2021	31.12.2020
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.947	6.966
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	7.851	4.022
Fertige Erzeugnisse, Waren	20.170	27.204
Kurzfristiges Vermietvermögen	5.572	5.337
Geleistete Anzahlungen	228	288
Sicherungsgeschäfte Vorräte	12	6
	43.779	43.823

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

In der gesamten Industrie gibt es zurzeit Versorgungsengpässe in Bezug auf Halbleiterkomponenten. Dieser Umstand hat Auswirkungen auf die Struktur der Vorräte zum 30. September 2021. So reduzierten sich die fertigen Erzeugnisse im Vergleich zum 31. Dezember 2020, wohingegen sich die Bestände an unfertigen Erzeugnissen und Rohstoffen erhöht haben.

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.09.2021	31.12.2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	15.082	16.243
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	22.502	21.801
	37.584	38.044

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2021 mit 62 Mio. € (Vorjahr: 929 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 Januar 2021 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2014 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 7 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1,25 Mrd. € aufgekündigt. Mit Kündigung der Anleihe ist diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren und kürzt das Eigenkapital und die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns entsprechend. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist im März 2021 erfolgt.

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

Auf der Hauptversammlung der MAN SE am 29. Juni 2021 wurde die Verschmelzung von MAN SE auf die TRATON SE beschlossen. Im Zusammenhang mit dieser Fusion wurde auch das Verfahren zur Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre von MAN SE auf TRATON SE gegen die Gewährung einer angemessenen Barabfindung durchgeführt (verschmelzungsrechtlicher Squeeze-out). Mit Eintragung in das Handelsregister der TRATON SE beziehungsweise der MAN SE am 31. August 2021 wurde der Squeeze-out rechtswirksam. Dadurch stieg der Anteil von TRATON SE an MAN SE von 94,36 % auf 100 % (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“).

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2021	31.12.2020
Anleihen und Schuldverschreibungen	94.229	88.097
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	20.136	17.273
Einlagengeschäft	2.541	2.411
Leasingverbindlichkeiten	5.007	5.119
Übrige Finanzschulden	955	1.909
	122.869	114.809

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2021	31.12.2020
Anleihen und Schuldverschreibungen	43.084	42.055
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	12.975	18.060
Einlagengeschäft	23.939	26.735
Leasingverbindlichkeiten	1.048	1.005
Übrige Finanzschulden	1.946	794
	82.993	88.648

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 2020 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 finanziellen Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente, die nicht nach den Regelungen des Hedge Accounting bilanziert werden. Hierzu zählen im Wesentlichen Warentermingeschäfte, Devisentermingeschäfte auf Warentermingeschäfte, Optionen auf den Erwerb von Eigenkapitalinstrumenten sowie in bestimmten Fällen Zinsswaps, Währungsswaps und Zins-/Währungsswaps. Zum anderen werden die sonstigen Beteiligungen (grundsätzlich Anteile mit einer Beteiligungsquote von weniger als 20 %) an Personengesellschaften (Fremdkapitalinstrumente), Forderungen aus Kundenfinanzierung, deren Rückflüsse nicht nur Zins- und Tilgungszahlungen beinhalten, sowie finanzielle Vermögenswerte, die im Rahmen von vom Volkswagen Konzern beherrschten Spezialfonds gehalten werden, erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Die derivativen Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen (Derivate im Hedge Accounting) werden in Abhängigkeit des zu Grunde liegenden Grundgeschäfts entweder erfolgsneutral oder erfolgswirksam zum Fair Value bewertet.

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

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

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE

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

Der Fair Value der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird grundsätzlich der Fair Value für kurzfristige 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 2020

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	FAIR VALUE	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2020
	Buchwert	Buchwert		Buchwert	Buchwert	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	10.080	10.080
Sonstige Beteiligungen	177	–	–	–	1.688	1.865
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	279	47.879	50.231	–	34.408	82.565
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.512	4.105	4.220	2.217	–	7.834
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	376	376
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	52	16.191	16.191	–	–	16.243
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	39.474	39.474	–	18.506	58.006
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.402	9.915	9.915	917	–	13.234
Ertragsteuerforderungen	–	9	9	–	1.177	1.186
Wertpapiere	21.146	15	15	–	–	21.162
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	33.909	33.909	–	–	33.909
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	109.690	115.282	–	5.119	114.809
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.188	2.322	2.317	748	–	4.257
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	87.643	87.643	–	1.005	88.648
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	22.677	22.677	–	–	22.677
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.215	8.545	8.545	831	–	10.590
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	38	38	–	301	340

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 30. SEPTEMBER 2021

Mio. €	ZUM	ZU FORTGEFÜHRTEN		DERIVATIVE	KEINER	BILANZ-
	FAIR VALUE	ANSCHAFFUNGSKOSTEN	FAIR VALUE	FINANZ-	BEWERTUNGS-	POSTEN
	BEWERTET	BEWERTET		IN SICHERUNGS-	KATEGORIE	ZUM
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	BEZIEHUNGEN	ZUGEORDNET	30.09.2021
				Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	10.483	10.483
Sonstige Beteiligungen	743	–	–	–	2.059	2.802
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	269	49.843	51.439	–	34.751	84.863
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.105	5.047	5.146	1.548	–	8.700
Ertragsteuerforderungen	–	0	0	–	549	549
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5	15.078	15.078	–	–	15.083
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	24	36.657	36.657	–	18.440	55.122
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.885	10.728	10.728	528	–	13.141
Ertragsteuerforderungen	–	0	0	–	1.716	1.716
Wertpapiere	22.047	28	28	–	–	22.076
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	36.608	36.608	–	–	36.608
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	35	35	–	513	548
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	117.861	123.427	–	5.007	122.869
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	820	2.290	2.286	545	–	3.655
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	81.945	81.945	–	1.048	82.993
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	22.210	22.210	–	–	22.210
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	976	11.646	11.646	1.044	–	13.667
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	12	12	–	496	507
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	92	92	–	248	340

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 53,2 Mrd. € (Vorjahr: 52,9 Mrd. €) und einen Fair Value von 54,3 Mrd. € (Vorjahr: 55,0 Mrd. €).

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

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	177	40	0	137
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	279	–	–	279
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.512	–	784	729
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	52	–	–	52
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	–	–	26
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.402	–	2.242	160
Wertpapiere	21.146	21.060	86	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.188	–	644	543
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.215	–	851	364

Mio. €	30.09.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	743	598	0	145
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	269	–	–	269
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.105	–	1.189	916
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5	–	–	5
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	24	–	–	24
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.885	–	1.488	397
Wertpapiere	22.047	21.955	92	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	820	–	509	311
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	976	–	800	176

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.217	–	2.217	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	917	–	917	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	748	–	748	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	831	–	728	102

Mio. €	30.09.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.548	–	1.548	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	528	–	528	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	545	–	545	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.044	–	1.044	–

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, Rohstoffpreise sowie Börsenkurse notierter Anteile verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden. Fair Values der Stufe 3 errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Volkswagen Konzern sind der Stufe 3 langfristige Warentermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Die Extrapolation erfolgt auf Basis von beobachtbaren Inputfaktoren für die unterschiedlichen Rohstoffe, welche über Preisserviceagenturen bezogen werden. Des Weiteren werden in der Stufe 3 Optionen auf Eigenkapitalinstrumente und Restwertsicherungsmodelle, Forderungen aus Kundenfinanzierung sowie Fahrzeugfinanzierungsprogramme gezeigt. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei insbesondere die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuelle Diskontzinssätze verwendet. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Value für die Restwertsicherungsmodelle sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle. Zur Bewertung der Fahrzeugfinanzierungsprogramme wird insbesondere der entsprechende Fahrzeugpreis berücksichtigt.

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

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	Zur Veräußerung gehaltene finanzielle Vermögenswerte
Stand am 01.01.2020	913	765	3
Währungsänderungen	-29	-12	-
Änderung Konsolidierungskreis	106	-	-
Gesamtergebnis	96	457	-
erfolgswirksam	96	457	-
erfolgsneutral	-	-	-
Zugänge (Zukäufe)	113	-	-
Realisierungen	-91	-214	-
Umgliederung in Stufe 2	-43	-74	-
Stand am 30.09.2020	1.065	923	3
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	96	-457	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	96	-457	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	55	-385	-
Finanzergebnis	-	-	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-	-	-

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2021	1.383	908
Währungsänderungen	30	9
Änderung Konsolidierungskreis	-300	-
Gesamtergebnis	730	-220
erfolgswirksam	403	-121
erfolgsneutral	327	-99
Zugänge (Zukäufe)	507	-
Realisierungen	-121	-193
Umgliederung in Stufe 1	-333	-
Umgliederung in Stufe 2	-139	-17
Stand am 30.09.2021	1.756	487
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	403	121
Sonstiges betriebliches Ergebnis	420	121
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	109	144
Finanzergebnis	-17	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-	-

Die Umgliederungen zwischen den Stufen der Fair Value Hierarchie werden zu den jeweiligen Berichtsstichtagen berücksichtigt. Die Umgliederungen aus Stufe 3 in Stufe 2 beinhalten Waretermingeschäfte, für die aufgrund der abnehmenden Restlaufzeit beobachtbare Marktkurse zur Bewertung zur Verfügung stehen, sodass keine Extrapolation mehr notwendig ist. Die Umgliederung von Stufe 3 in Stufe 1 bezieht sich auf die Beteiligung an der TuSimple Holdings Inc., San Diego, Kalifornien/USA, für die nun Marktpreisdaten aufgrund eines Börsengangs verfügbar sind. Darüber hinaus gibt es in der Position „Finanzschulden“ zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Verbindlichkeiten aus Anleihen in Höhe von 1.915 Mio. €, die von Stufe 2 in Stufe 1 umgliedert wurden, da der Markt aufgrund einer gestiegenen Liquidität als aktiv eingestuft wird.

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 30. September 2021 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 225 Mio. € (Vorjahr: 242 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen. Auf das Eigenkapital würden sich darüber hinaus keine Effekte ergeben.

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 2021 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. September 2021 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 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 2021 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 403 Mio. € (Vorjahr: 383 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2021 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 453 Mio. € (Vorjahr: 400 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. September 2021 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. September 2021 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2021 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 0,3 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2021 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 0,3 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. September 2021 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 6 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 4 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 6 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 4 Mio. € (Vorjahr: – 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. €	30.09.2021	30.09.2020
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	36.608	45.548
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	4	122
Termingeldanlagen	-633	-564
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	35.978	45.107

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2021	2020
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlung	-1.071	2.984
Dividendenzahlungen	-2.977	-490
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-587	-
Aufnahmen von Anleihen	24.992	18.584
Tilgungen von Anleihen	-23.803	-12.560
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	-5.651	10.135
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-901	-819
	-9.998	17.835

13. Segmentberichterstattung

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

Die Aktivitäten des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren und Fahrzeugsoftware, 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.

Im Segment Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen, Spezialgetrieben und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet. In den ersten drei Quartalen 2020 war hier auch noch das Geschäft von Renk enthalten.

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 2020

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	110.323	14.657	2.748	27.627	155.355	131	155.486
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	10.635	762	1	2.559	13.957	-13.957	–
Umsatzerlöse	120.959	15.419	2.749	30.185	169.313	-13.827	155.486
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	1.630	-180	-101	1.789	3.138	-1.445	1.693

BERICHTSSEGMENTE 1. – 3. QUARTAL 2021

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	132.454	20.509	2.337	31.034	186.333	266	186.599
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	12.365	796	1	2.697	15.858	-15.858	–
Umsatzerlöse	144.819	21.305	2.338	33.730	202.192	-15.592	186.599
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	11.069	453	-1	3.967	15.489	-1.535	13.953

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2021	2020
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	15.489	3.138
Nicht zugeordnete Bereiche	-5	-38
Konzernfinanzierung	-5	-7
Konsolidierung/Holdingfunktion	-1.525	-1.400
Operatives Ergebnis	13.953	1.693
Finanzergebnis	279	561
Konzernergebnis vor Steuern	14.232	2.254

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	
	2021	2020	2021	2020
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	4	3	0
Aufsichtsräte	2	3	1	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	732	705	980	771
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	13.126	11.660	478	315
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	160	138	993	764
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	9	3	3	4

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.09.2021	31.12.2020	30.09.2021	31.12.2020
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	4	4	0
Aufsichtsräte	0	0	255	167
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.305	1.164	1.578	1.477
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	13.117	12.207	2.365	2.250
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	355	397	695	951
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	23	25	2	2

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und Assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 2.071 Mio. € (Vorjahr: 2.056 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 8.288 Mio. € (31. Dezember 2020: 8.534 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.549 Mio. € (31. Dezember 2020: 3.349 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 695 Mio. € (31. Dezember 2020: 642 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 323 Mio. € (31. Dezember 2020: 190 Mio. €).

Die Transaktionen mit nahestehenden Personen erfolgen regelmäßig 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 390 Mio. € (31. Dezember 2020: 354 Mio. €).

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 22 Mio. € (Vorjahr: 46 Mio. €) wertberichtigt. In den ersten drei Quartalen 2021 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 36 Mio. €) an.

Der Volkswagen Konzern hat von Januar bis September 2021 Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 985 Mio. € (Vorjahr: 192 Mio. €) getätigt.

15. Rechtsstreitigkeiten

DIESELTHEMATIK

1. Produktbezogene Klagen weltweit

Die Anzahl der von der financialright GmbH geltend gemachten Ansprüche aus abgetretenen Rechten hat sich aufgrund zahlreicher Antragsrücknahmen auf rund 36 Tsd. reduziert.

In Italien erging im Juli 2021 ein klagestattgebendes erstinstanzliches Urteil in der Altroconsumo Sammelklage, wonach die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia rund 63 Tsd. Verbrauchern Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 185 Mio. € nebst Zinsen zu zahlen haben. Die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia beabsichtigen, gegen das Urteil Berufung einzulegen.

In den Niederlanden wurde die ruhende Sammelklage der Stichting Car Claim wieder aufgenommen. Die mündliche Verhandlung zur Begründetheit der Ansprüche fand im Mai 2021 statt. Im Juli 2021 erging ein teilweise stattgebendes erstinstanzliches Feststellungsurteil. Nach der Auffassung des Gerichts haben die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften in Bezug auf die ursprüngliche Motorsteuerungssoftware unrechtmäßig gehandelt. Zudem stellte das Gericht fest, dass Verbrauchern gegenüber den beklagten Händlern ein Anspruch auf Minderung des Kaufpreises zusteht. Aus dem Feststellungsurteil resultieren keine konkreten Zahlungsverpflichtungen. Die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften haben gegen das Urteil Berufung eingelegt.

In Deutschland sind derzeit über 60 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

Im März 2021 hat der Bundesgerichtshof durch einen umfassend begründeten Beschluss klargestellt, dass Käufer eines Fahrzeugs mit Dieselmotor des Typs EA 189 nicht allein aufgrund einer verbauten temperaturabhängigen Emissionsregelung (sogenanntes Thermofenster) deliktsrechtliche Schadensersatzansprüche gegen die Volkswagen AG geltend machen können.

2. Verfahren in den USA/Kanada

Im Februar 2021 hat der US-Bundesstaat Texas beim Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Rechtsmittel gegen die Entscheidung eines Berufungsgerichts des Bundesstaates Texas eingelegt, mit der umweltrechtliche Forderungen des Bundesstaates gegen die Volkswagen AG und die AUDI AG mangels Zuständigkeit („personal jurisdiction“) abgewiesen wurden; die Zulassung des Rechtsmittels steht im Ermessen des Obersten Gerichtshofs. Im Juni 2021 bestätigte der Oberste Gerichtshof des Bundesstaates Ohio die Entscheidung eines Zwischenberufungsgerichts, das die Abweisung bestimmter von Ohio erhobener Klagen abgelehnt hatte. Im August 2021 haben die Volkswagen AG und die AUDI AG gegen diese Entscheidung Rechtsmittel beim Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten (US Supreme Court) eingelegt; die Zulassung des Rechtsmittels steht im Ermessen des Gerichts. Im September 2021 haben die Volkswagen AG und die AUDI AG Vergleichsvereinbarungen zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen der US-Bundesstaaten Montana und New Hampshire geschlossen.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In den Niederlanden hatte eine Aktionärsvereinigung eine unbezifferte Klage mit dem Feststellungsziel erhoben, die Volkswagen AG habe angeblich den Kapitalmarkt getäuscht. Die Klage wurde Anfang Juli 2021 zurückgenommen. Die Volkswagen AG hat der Rücknahme zugestimmt. Damit ist dieses Verfahren beendet.

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

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Ende März 2021 gab der Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt, dass die im Oktober 2015 eingeleitete Untersuchung der Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Dieseldiagnostik beendet ist. Das Gremium beschloss, gegenüber dem ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG, Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, sowie gegenüber Herrn Rupert Stadler, früheres Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, wegen aktienrechtlicher Sorgfaltspflichtverletzungen Schadensersatz geltend zu machen. Die Beschlussfassung beruht auf einer Feststellung fahrlässiger Pflichtverletzungen. Pflichtverletzungen anderer Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG wurden nicht festgestellt. Die Untersuchung erstreckte sich auf alle im maßgeblichen Zeitraum amtierenden Mitglieder des Vorstands. Im Juni 2021 wurden in diesem Zusammenhang Vereinbarungen über Schadensersatzleistungen getroffen mit dem Ziel, die Aufarbeitung der Dieseldiagnostik in Bezug auf die zivilrechtlichen Verantwortlichkeiten der Organmitglieder zügig, rechtssicher sowie endgültig zu beenden. Hierzu schlossen Volkswagen und Audi mit Herrn Prof. Dr. Winterkorn und Herrn Stadler jeweils einen Vergleich über Schadensersatzleistungen (Haftungsvergleich) im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik. Die Höhe der Schadensersatzleistung von Herrn Prof. Dr. Winterkorn liegt bei 11,2 Mio. €, die von Herrn Stadler bei 4,1 Mio. €. Weiterhin einigte sich Volkswagen mit den beteiligten Versicherern aus der Managerhaftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) auf die Zahlung eines Betrags in Höhe von insgesamt 270 Mio. € (Deckungsvergleich).

Darüber hinaus wurde eine Einigung über Schadensersatzleistungen durch jeweils ein ehemaliges Vorstandsmitglied von Audi und Porsche erzielt. Ein ehemaliger Audi-Vorstand war nicht zu einer Einigung bereit, gegen ihn werden gerichtliche Schritte vorbereitet. Ansprüche gegen ein früheres Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen Pkw wurden bereits geltend gemacht.

Im April 2019 hatte 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 erstmals Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informierte die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gab Gelegenheit zur Stellungnahme. Nach Eintritt in das förmliche Settlement-Verfahren hat die Kommission im April 2021 erneut Beschwerdepunkte mit einem deutlich begrenzteren Tatvorwurf übermittelt. Auf deren Basis ist am 8. Juli 2021 eine das Verwaltungsverfahren abschließende Settlement-Entscheidung ergangen, mit der gegenüber den drei Marken ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt worden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkt sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen 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 die am 12. Juli 2021 zugestellte Entscheidung akzeptiert und keine Rechtsmittel eingelegt, sodass die Entscheidung rechtskräftig geworden ist.

Im Oktober 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien zwei kartellrechtliche Sammelklagen abgewiesen. Die Kläger haben behauptet, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung von Fahrzeugpreisen abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Gegen diese Entscheidung haben die Kläger Rechtsmittel eingelegt. Im August 2021 haben die Kläger einer der beiden Sammelklagen das von ihnen eingelegte Rechtsmittel zurückgenommen.

Die von der GT Gettaxi Ltd. erhobene Klage, die im Februar 2020 der Volkswagen AG und einem weiteren Beklagten zugestellt worden ist und in der insbesondere hohe angebliche Schadensersatzforderungen geltend gemacht werden, hat das erstinstanzliche zyprische Gericht im August 2021 wegen Unzuständigkeit der zyprischen Gerichte abgewiesen. Gegen diese Entscheidung hat die GT Gettaxi Ltd. jedoch Rechtsmittel beim Obersten Gerichtshof (Supreme Court), der letzten zyprischen Berufungsinstanz, eingelegt.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2021 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2020 keine wesentlichen Änderungen.

16. Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich insbesondere durch die Erfassung zusätzlicher steuerlicher, rechtlicher und produktbezogener Sachverhalte im Vergleich zum Konzernabschluss 2020 um 0,9 Mrd. € auf 9,5 Mrd. € erhöht.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind im Vergleich zum Konzernabschluss 2020 um 2,8 Mrd. € auf insgesamt 24,8 Mrd. € angestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf Verpflichtungen aus Entwicklungs- und Lieferverträgen zurückzuführen.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Nach dem 30. September 2021 hat es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gegeben.

Wolfsburg, 27. Oktober 2021

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung, verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, verkürzter Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung, sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht für den Zeitraum vom 1. Januar 2021 bis 30. September 2021, die Bestandteile des unterjährigen Finanzberichts nach § 115 Abs. 7 i.V.m. Abs. 2 Nr. 1 und 2 und Abs. 3 und 4 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

Hannover, 27. Oktober 2021
Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Matschiok
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

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.

Modularer E-Antriebs-Baukasten (MEB)

Baukastensystem für die Herstellung von Elektroautos. Der MEB legt die Parameter für Achsen, Antriebe, Hochvolt-Batterien, Radstände und Gewichtsverhältnisse fest, damit ein Fahrzeug optimal die Anforderungen der Elektromobilität erfüllt. Im Jahr 2020 startete die Produktion der ersten Fahrzeuge auf Basis des MEB in Serie.

Plug-in-Hybrid

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

Premium Plattform Elektrik (PPE)

Neue Fahrzeugplattform für elektrisch angetriebene Fahrzeuge der Premium-, Sport- und Luxusklasse. Die Komponenten und Funktionen dieser Plattform sind speziell auf die hohen Anforderungen in diesem Segment zugeschnitten. Mit dieser Plattform werden hohe Synergien insbesondere zwischen den Marken Audi, Porsche und Bentley erzielt.

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
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
E-Mail investor.relations@volkswagen.de
Internet www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html

FINANZKALENDER

15. März 2022

Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG

4. Mai 2022

Zwischenbericht Januar – März 2022

12. Mai 2022

Hauptversammlung der Volkswagen AG

28. Juli 2022

Halbjahresfinanzbericht 2022

27. Oktober 2022

Zwischenbericht Januar – September 2022

Wir bitten um Verständnis,
dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung
die maskuline grammatische Form verwenden.

Neben der deutschen Fassung erscheint der
Zwischenbericht in englischer Sprache.

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

www.volkswagenag.com