

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

NEW AUTO

JANUAR - SEPTEMBER 2022

ZWISCHENBERICHT

- 1 Wesentliche Fakten
2 Wichtige Ereignisse

- 7 Volkswagen Aktie
8 Geschäftsverlauf
19 Ertrags-, Finanz-
und Vermögenslage
29 Ausblick

- 35 Gewinn- und
Verlustrechnung
36 Gesamtergebnisrechnung
39 Bilanz
40 Eigenkapitalentwicklung
42 Kapitalflussrechnung
43 Anhang
67 Bescheinigung nach
prüferischer Durchsicht

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	3. QUARTAL			1. – 3. QUARTAL		
	2022	2021	%	2022	2021	%
Mengendaten¹ in Tsd.						
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	2.181	1.973	+ 10,6	6.056	6.951	- 12,9
Absatz (Fahrzeuge)	2.236	1.805	+ 23,9	6.243	6.466	- 3,4
Produktion (Fahrzeuge)	2.237	1.586	+ 41,1	6.397	6.098	+ 4,9
Belegschaft (am 30.09.2022/31.12.2021)				674,9	672,8	+ 0,3
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €						
Umsatzerlöse	70.712	56.931	+ 24,2	202.997	186.599	+ 8,8
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	4.269	2.798	+ 52,6	17.457	14.157	+ 23,3
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	6,0	4,9		8,6	7,6	
Sondereinflüsse	-	- 203	x	- 360	- 203	+ 77,3
Operatives Ergebnis	4.269	2.595	+ 64,5	17.097	13.953	+ 22,5
Operative Umsatzrendite (%)	6,0	4,6		8,4	7,5	
Ergebnis vor Steuern	2.936	3.079	- 4,7	16.970	14.232	+ 19,2
Umsatzrendite vor Steuern (%)	4,2	5,4		8,4	7,6	
Ergebnis nach Steuern	2.133	2.903	- 26,5	12.771	11.357	+ 12,4
Konzernbereich Automobile²						
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	4.538	3.665	+ 23,8	13.826	11.401	+ 21,3
F&E-Quote (%)	7,7	8,0		8,2	7,5	
Cash-flow laufendes Geschäft	8.652	3.615	x	22.256	22.703	- 2,0
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ³	5.369	6.586	- 18,5	16.679	15.483	+ 7,7
davon: Sachinvestitionen	3.089	2.114	+ 46,1	7.177	5.891	+ 21,8
Sachinvestitionsquote (%)	5,2	4,6		4,3	3,9	
Netto-Cash-flow	3.284	- 2.971	x	5.576	7.220	- 22,8
Netto-Liquidität am 30.09.				31.553	25.642	+ 23,1

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 5.356 (3.670) Mio. €, Januar bis September 14.050 (11.029) 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 liegen mit 6,1 (7,0) Mio. Fahrzeugen um 12,9% unter Vorjahr; eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie und von Engpässen bei der Teileversorgung; Rückgänge in allen Regionen**
- > **Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge an Kunden nehmen um 25,0% zu; Anteil an den Auslieferungen des Konzerns auf 6,0 (4,2)% erhöht**
- > **Umsatzerlöse des Konzerns um 8,8% auf 203,0 Mrd. € gesteigert; Navistar mit 7,6 (1,7) Mrd. € enthalten (Einbezug seit Juli 2021); weiterhin erfolgreiches Finanzdienstleistungsgeschäft**
- > **Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen übertrifft mit 17,5 Mrd. € das Vorjahr um 3,3 Mrd. €; Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung**
- > **Operatives Ergebnis steigt um 3,1 Mrd. € auf 17,1 Mrd. €; negative Sondereinflüsse aus der Dieselthematik in Höhe von –0,4 (–0,2) Mrd. €**
- > **Ergebnis vor Steuern verbessert sich auf 17,0 (14,2) Mrd. €; außerplanmäßige Abschreibung der Argo AI in Höhe von 1,9 Mrd. € wirkt belastend, positive Effekte vor allem aus bewertungsbedingt geringeren Zinsaufwendungen; Ergebnis nach Steuern legt um 1,4 Mrd. € auf 12,8 Mrd. € zu**
- > **Netto-Cash-flow des Automobilbereichs bei 5,6 (7,2) Mrd. €; Erwerb der Anteile an Europcar in Höhe von 1,7 Mrd. €; Sachinvestitionsquote beträgt 4,3 (3,9)%**
- > **Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile beläuft sich auf 31,6 Mrd. €; erfolgreiche Platzierung von Hybridanleihen stärkt die Kapitalausstattung; der Mittelzufluss aus dem Börsengang der Porsche AG ist hierin noch nicht enthalten**
- > **Begeisternde Produkte**
 - **Volkswagen Konzern definiert mit der automatisiert fahrenden Designstudie GEN.TRAVEL die zukünftige Langstreckenmobilität neu**
 - **Volkswagen Pkw stellt den SUV Tavendor für den chinesischen Markt vor**
 - **ŠKODA skizziert mit der Konzeptstudie VISION 7S seine neue Designsprache**
 - **SEAT zeigt den Tarraco Xperience im neuen Look**
 - **Audi präsentiert mit dem activesphere concept ein weiteres Konzeptfahrzeug zum automatisierten Fahren**
 - **Lamborghini kündigt den Super-SUV Urus Performante an**
 - **Bentley komplettiert mit dem dynamischen Flying Spur Speed sein neues Portfolio**
 - **Porsche beeindruckt mit dem kompromisslosen 911 GT3 RS**
 - **Volkswagen Nutzfahrzeuge feiert die Publikumspremiere des vollelektrischen ID. Buzz Cargo für die gewerbliche E-Mobilität**

Wichtige Ereignisse

COVID-19-PANDEMIE

Die weltweite Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 hatte im Berichtszeitraum regionsbezogen erhebliche Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens zur Folge. Insbesondere in China kam es während des Berichtszeitraums infolge von lokalen Infektionsausbrüchen im Rahmen der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zu strikten Einschränkungen und daraus resultierenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen sowie Störungen in den internationalen Lieferketten.

RUSSLAND-UKRAINE-KONFLIKT

Im Berichtszeitraum führte der Russland-Ukraine-Konflikt neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten ergaben sich erhebliche Preissteigerungen. Zudem verschärfte sich in diesem Zusammenhang die Engpässe bei der Teileversorgung, vor allem bei Kabelsträngen. Der Russland-Ukraine-Konflikt hat zu einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft geführt und große Teile der westlichen Staatengemeinschaft dazu veranlasst, Russland mit Sanktionen zu belegen. Diese umfassen unter anderem ein weitreichendes Handelsembargo sowie den teilweisen Ausschluss Russlands vom globalen Finanzmarkt. Russland selbst hat in seiner Rolle als Energie-Exporteur Gaslieferungen nach Europa eingeschränkt. Der daraus resultierende Anstieg der Rohstoffpreise und weiter verschärfte Versorgungsengpässe erhöhen die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation.

NEUE PRODUKTE UND TECHNOLOGIEN VORGESTELLT

Auch im dritten Quartal 2022 stellten der Volkswagen Konzern und seine Marken neue Fahrzeuge und Technologien vor.

Der Volkswagen Konzern präsentierte im September erstmals eine innovative Designstudie, die die zukünftige Langstreckenmobilität neu definiert: Der vollelektrisch angetriebene Gen.Travel ist ein realer Prototyp, fährt vollständig autonom auf Level 5 und gibt einen realistischen Ausblick auf die Mobilität im nächsten Jahrzehnt. Aufgrund seines modularen Interieur-Konzepts stellt das Fahrzeug eine flexible und nachhaltige Mobility-as-a-Service Alternative zu Kurzstreckenflügen dar. Im Innenraum kommen zur Entspannung ein innovatives Lichtsystem und umwandelbare Sitze zum Einsatz. Augmented Reality sorgt für Unterhaltung der Insassen. Das vorausschauende Fahrwerkssystem Electric Active Body Control nutzt künstliche Intelligenz und Platooning (das automatisierte Fahren in Kolonne), um die Fahrweise anzupassen und so die Reichweite für Langstreckenfahrten zu erhöhen.

Die Marke Volkswagen Pkw feierte im August die Weltpremiere eines neuen SUVs für den chinesischen Markt: Mit dem Fünfsitzer Tavendor komplettiert das Joint Venture FAW-Volkswagen seine SUV-Strategie und wird damit künftig Fahrzeuge in allen Marktsegmenten anbieten können. Tavendor ist ein Kunstname und kombiniert das griechische Wort für „Stier“ (Taurus) mit dem spanischen Wort „Esplendor“ für „Glanz“. Das Mittelklassefahrzeug folgt einer neuen Sprache im Lichtdesign mit umlaufendem und dynamischem Ambientelicht. Der Tavendor richtet sich an den Anforderungen und dem Lebensstil insbesondere junger chinesischer Familien und deren Wunsch nach Komfort aus. Beim ID. Treffen im schweizerischen Locarno stellte Volkswagen Pkw mit dem ID. XTREME eine außergewöhnliche Offroad-Studie vor. Das vollelektrische Konzeptfahrzeug mit Allradantrieb basiert auf dem ID.4 GTX und vereint die Stärken eines modernen SUVs mit dem Abenteuerdrang eines robusten Offroaders. Ein Performance-Antrieb an der Hinterachse sowie Softwareanpassungen am Antriebssteuergerät erhöhen die Systemleistung des Konzeptfahrzeugs im Vergleich zum ID.4 GTX um 65 kW (88 PS) auf 285 kW (387 PS). Ein höhergelegtes Fahrwerk, 18-Zoll-Offroadräder, ein geänderter Frontstoßfänger und um 50 mm verbreiterte Kotflügel verleihen der Studie eine authentische Offroad-Optik. Auch der Dachträger mit LED-Zusatzbeleuchtung und der komplett geschlossene Aluminium-Unterboden rüsten den vollelektrischen Allradler für Ausflüge abseits befestigter Straßen. Ein weiteres Highlight in Locarno war der erstmals gezeigte ID.5 GTX Xcite. Das Fahrzeug ist ein Einzelaufbau von Auszubildenden der drei sächsischen Volkswagen Standorte Zwickau, Dresden und Chemnitz. Ein Jahr lang haben 14 der besten Nachwuchskräfte unter fachkundiger Anleitung an diesem Projekt gearbeitet – vom ersten Designentwurf über die Anpassung der Karosserie und Lackierung bis zur technischen Inbetriebnahme. Neben dem Aspekt der Nachhaltigkeit, etwa durch entsprechende Materialien im Innenraum, steht bei diesem Fahrzeug der Gedanke der ganzheitlichen Mobilität im Fokus. So hat der ID.5 GTX Xcite ein elektrisches Skateboard für die letzten Meter zum Ziel serienmäßig an Bord.

Mit der Konzeptstudie VISION 7S gab ŠKODA einen detaillierten Ausblick auf seine neue innovative Designsprache. Der kraftvolle SUV besticht mit einer markant gestalteten Frontpartie, großen und aerodynamisch optimierten Rädern, einer sanft nach hinten abfallenden Dachlinie und T-förmig angeordneten Scheinwerfern. Der variable Innenraum bietet Platz für bis zu sieben Personen, ein ausgewogenes Verhältnis von haptischen und digitalen Bedienelementen und kann in zwei verschiedenen Interieurkonfigurationen mit nachhaltigen Materialien gestaltet werden.

SEAT hat seinem SUV-Flaggschiff Tarraco mit der Ausstattungslinie Xperience sowohl außen als auch innen einen neuen Look gegeben. Zu den Highlights des Exterieurs zählen ein matt verchromter Kühlergrill und 20-Zoll-Leichtmetallräder in der Farbe Nuclear Grey. Innen wartet der SEAT Tarraco Xperience mit Bezügen aus Stoff und Dinamica auf – einem Mikrofasergewebe, das Strapazierfähigkeit mit Ästhetik verbindet. Hinzu kommen neu gestaltete Akzente für das Armaturenbrett, ein überarbeitetes Design der Türverkleidungen und der leuchtende Xperience Schriftzug auf der Türschwelle. Neben dem SEAT Tarraco sind auch die SUV-Modelle Arona und Ateca in der Xperience Ausstattungslinie erhältlich.

Audi gab mit der Silhouette des activesphere concept einen ersten Vorgeschmack auf das vierte Modell seiner Familie von Konzeptfahrzeugen. Allen gemeinsam ist nicht nur der elektrische Antrieb, sondern auch die Auslegung auf die Möglichkeiten des automatisierten Fahrens. Aus diesen Technologien resultieren völlig neue Entwürfe vor allem der Innenräume und der Angebote für die Personen an Bord, ihre Zeit produktiv zu nutzen oder einfach zu genießen. Die Sphere-Konzeptfahrzeuge von Audi präsentieren gemeinsam die Vision für die Premium-Mobilität von morgen. Der Audi activesphere concept offeriert dabei ein Höchstmaß an Variabilität für einen aktiven Lebensstil – onroad wie auch offroad.

Mit dem Flying Spur Speed komplettiert Bentley sein neues Portfolio, das den Kunden mehr Auswahlmöglichkeiten bietet als zuvor. Der dynamische Grand Tourer verfügt über den legendären W12-Motor, seine Leistung von 467 kW (635 PS) übertrifft die des Flying Spur S um 63 kW (85 PS). Den Spurt von 0 auf 100 km/h absolviert er in 3,8 sec, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 333 km/h erreicht. Zur Serienausstattung gehören das Bentley Dynamic Ride System und die elektronische Allradlenkung. Dunkel getönte Elemente an den Frontgittern und exklusive 22-Zoll-Speed-Räder verleihen dem Design eine sportliche Ästhetik. Das auf 18 Serienfahrzeuge limitierte Bentley Batur Coupé aus dem Hause Mulliner gab im dritten Quartal einen Ausblick auf Bentleys neue Designsprache. Die lange Motorhaube – ein Zeichen von Stärke und Prestige – und eine Linie, die sich von der Haube über die gesamte Länge des Automobils erstreckt und das Fahrzeug so lang und schlank macht, prägen das Exterieur ebenso wie der berühmte Bentley-Kühlergrill, der niedriger und aufrechter gestaltet wurde. Er verleiht dem Batur Coupé zusammen mit den neu designten Scheinwerfern ein kräftiges Gesicht sowie eine selbstbewusste und dominante Haltung.

Mit dem Urus Performante legt Lamborghini die Messlatte für Fahrspaß, Sportlichkeit und Leistung in der Klasse der Super-SUVs höher: Im Vergleich zum bisher erhältlichen Urus ist der Performante flacher, breiter und um 47 kg leichter unterwegs. Die Leistung konnte auf 490 kW (666 PS) gesteigert werden. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt der Bolide damit in 3,3 sec. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 306 km/h. Spezifische Fahrmodus-Kalibrierungen und ein neuer Rallye-Modus lassen den Performante auch auf unbefestigten Strecken optimal unterwegs sein, was er auf der Strecke des Pikes Peak International Hill Climb mit einem

neuen Rekord in der Kategorie für Serien-SUVs eindrucksvoll unter Beweis stellen konnte.

Der neue Porsche 911 GT3 RS ist auf maximale Performance ausgelegt. Dabei bedient sich der straßenzugelassene Hochleistungssportwagen konsequent der Technologien und Prinzipien aus dem Motorsport: Neben dem Antrieb und intelligenten Leichtbau beweist vor allem das Kühl- und Aerodynamikkonzept die direkte Verwandtschaft mit seinem Motorsportbruder 911 GT3 R. Der Vierliter-Hochdrehzahl-Saugmotor wurde gegenüber dem 911 GT3 weiter optimiert und die Leistung auf 386 kW (525 PS) gesteigert. Damit beschleunigt der Spitzensportler in 3,2 sec von 0 auf 100 km/h und erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 296 km/h. Dank einer Vielzahl von Leichtbaumaßnahmen wie dem Einsatz von carbonfaserverstärktem Kunststoff, beispielsweise bei den Sitzen, den Türen, den vorderen Kotflügeln oder dem Dach, konnte das Fahrzeuggewicht deutlich reduziert werden. Anstelle der bisherigen drei Kühler setzt der neue 911 GT3 RS auf einen großen, schräg angeordneten Mittenkühler im Vorderwagen. Zahlreiche Aerodynamik-Maßnahmen führen dazu, dass der neue 911 GT3 RS doppelt so viel Anpressdruck wie sein Vorgänger und dreimal so viel wie ein aktueller 911 GT3 generiert. Hervorstechendstes Merkmal ist der deutlich gewachsene Heckflügel mit Schwanenhalsaufhängung. Erstmals bei einem Porsche-Serienfahrzeug liegt die Oberkante des Heckflügels höher als das Dach.

IAA TRANSPORTATION 2022

Auf der IAA Transportation 2022 in Hannover feierte die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge die Publikumspremiere des vollelektrischen ID. Buzz Cargo, der gewerbliche Mobilität in einer neuen Dimension bietet. Sein modernes Laderaumdesign beeindruckt mit Platz für zwei quer eingeladene Europaletten. Mit einem Ladevolumen von bis zu 3,9 Kubikmetern und der hohen Nutzlast von 650 kg meistert der ID. Buzz Cargo nahezu alle Herausforderungen des Arbeitsalltags. Reichlich Platz bietet auch das clevere Ablagekonzept im Cockpit, in dem sich viele Utensilien geordnet und sicher verstauen lassen – vom Arbeitshandschuh bis zum Zollstock. Dank des 150 kW (204 PS) starken Elektroantriebs sind zudem Anhängelasten von bis zu 1.000 kg an der optionalen Vorrichtung möglich. Auf Wunsch sind über 30 Assistenzsysteme erhältlich. Für gute Sicht sorgen außerdem die optionalen LED-Matrix-Scheinwerfer. Parallel zum ID. Buzz Cargo zeigt Volkswagen Nutzfahrzeuge – jeweils als Weltpremierer – innovative und seriennahe ID. Buzz Studien der Aufbauhersteller, darunter ein Notarztwagen, ein Kühlfahrzeug und ein Raumtransporter mit Kofferaufbau und 6 m³ Ladevolumen. Darüber hinaus feierte die zweite Generation des Pickups Amarok ihre Messepremiere auf der IAA. Die optimierte Ausstattung, mehr als 20 neue Assistenzsysteme, mobile Online-Dienste, ebenso effiziente wie drehmomentstarke Motoren, zwei Allradtechnologien und maßgeschneidertes Zubehör machen den neuen Amarok zu einem vielseitigen Pickup, der mit viertüriger Doppelkabine (DoubleCab) und zweitüriger Einzelkabine (SingleCab) sowie vielen Ausstattungsvarianten angeboten wird.

Scania veranschaulichte auf der IAA Transportation eindrucksvoll, wie unterschiedliche Kundenanforderungen im Transportbereich mit nachhaltigen Lösungen erfüllt werden können. Neben batterieelektrischen Lkw zeigte die schwedische Marke auch intelligente urbane Lösungen, wie Stadtkipper oder Busse, sowie Innovationen im konventionellen Antriebsstrang. Der Schwerpunkt des Messestandes lag auf dem umfassenden Angebot an digitalen und vernetzten Dienstleistungen und Ladelösungen. Dabei feierten zwei neue Services ihre Premiere: das My Scania Kundenportal und die App Scania Driver. Beide sollen für höhere Effizienz und Rentabilität auf Kundenseite sorgen. Darüber hinaus wurden zwei neue leistungsstarke Biogas-Lkw-Motoren mit 309 kW (420 PS) und 338 kW (460 PS) erstmals der Öffentlichkeit präsentiert.

Auch MAN zeigte in Hannover Lösungen zu den wichtigsten Herausforderungen der Transportbranche, wie die Dekarbonisierung des Güterverkehrs oder die Digitalisierung der Logistik. Bei den Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben stehen Verbrauchsreduzierung, Erhöhung des Komforts für den Fahrer sowie innovative digitale Services im Vordergrund. Im Zentrum der Messepräsentation stand der seriennahe Prototyp des neuen MAN eTrucks, der ab 2024 bei den ersten Kunden in den Einsatz gehen soll. Technische Besonderheit des zukunftsweisenden Elektro-Löwen ist seine Vorbereitung für künftiges Megawatt-Laden: hohe Ladeleistungen bei kurzen Ladezeiten machen den Elektro-Lkw tauglich für den schweren Fernverkehr mit Tagesreichweiten zwischen 600 und 800 km. Bei der Anwendungsvielfalt und möglichen Aufbaukonzepten steht der künftige MAN eTruck dem heutigen Diesel-Lkw in nichts nach: Der CO₂-freie Ferntransport von gekühlten Lebensmitteln wird damit ebenso möglich sein wie die geräuscharme und abgasfreie Abfallentsorgung in der Stadt oder der vollelektrische Transport von Materialien zur Baustelle.

AUSZEICHNUNGEN

Anfang Juli 2022 erhielt der CUPRA Born die Höchstnote von fünf Sternen in der Euro-NCAP-Sicherheitsbewertung. Bei dem Testverfahren werden Sicherheitsaspekte der Fahrzeuge untersucht und bewertet: der Insassenschutz für Erwachsene, der Kinderschutz, die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger sowie die Ausstattung mit serienmäßigen Assistenzsystemen.

Mitte Juli 2022 wurden zahlreiche Modelle des Volkswagen Konzerns bei der Wahl zum „Firmenauto des Jahres 2022“ der Fachzeitschrift firmenauto gekürt. Die Marke Volkswagen Pkw gewann mit den Modellen up! und Touran in den Kategorien Minicars und kleine Vans bis 4,60 m sowie mit dem T-Roc und Tiguan in den Kategorien kleine SUV/Crossover und kompakte SUV/Crossover bis 4,50 m. Zudem entschied der ID.3 die Kategorie kleine und kompakte Elektroautos für sich. Volkswagen Nutzfahrzeuge errang mit dem Multivan T6.1 in der Kategorie Maxivan über 4,60 m den ersten Platz. ŠKODA gewann mit dem Octavia als Gesamtsieger in der Kategorie Kompaktklasse. Der Superb sowie der Superb Plug-in-Hybrid wurden Sieger der Importwertung in

der Kategorie Mittelklasse. CUPRA holte mit dem Modell Formentor in der Kategorie kompakte SUV/Crossover bis 4,50 m den Importsieg sowie in der Kategorie kleine und kompakte Plug-in-Hybride den Gesamtsieg. Das Modell Born überzeugte in der Importwertung der kleinen und kompakten Elektroautos und holte ebenfalls den Importsieg als bester Newcomer. Die Marke Audi gewann insgesamt zehn Titel bei der Wahl. Die Modelle A1, A4 und A6 belegten den ersten Platz in den Kategorien Kleinwagen, Mittelklasse sowie obere Mittelklasse und großer Plug-in-Hybrid. Der Q4 e-Tron überzeugte als bestes Mittelklasse-Elektroauto, Midsize SUV/Crossover 4,50 m bis 4,80 m sowie als bester Newcomer. Das Modell e-Tron rundete als Sieger der Kategorien großes SUV/Crossover über 4,80 m und großes Elektroauto sowie mit dem e-Tron GT in der Ober- und Luxusklasse den Erfolg ab. Bei der Wahl stimmten insgesamt 136 Jurymitglieder über die Gesamtsieger und die Gewinner der Importwertung aus 21 verschiedenen Fahrzeugkategorien ab.

Im August 2022 gewann der MAN eTGM den „Green Track Award“ in der Kategorie Last mile. Überzeugt hat das umweltfreundliche Last-mile-Konzept vor allem durch seine emissionsfreie und leise Fahrweise. Insgesamt stimmten über 1.000 Leser der Zeitschrift AUTO BILD in sechs Kategorien über nachhaltige Mobilitätskonzepte ab.

Ende August 2022 kürten die Leser der Zeitschrift AUTO Straßenverkehr die Marke ŠKODA mit zwei Modellen in drei Kategorien zum „Familienauto des Jahres“. Der Enyaq iV erzielte den Import- und Gesamtsieg in der Kategorie Preis/Leistung im Segment zwischen 25.000 und 35.000€. Der Octavia Combi sicherte sich den Titel als bestes Importfahrzeug bis 25.000€ in der Kategorie Technologie. Insgesamt traten 124 Fahrzeuge an, darunter ausschließlich Kombis, SUV-Modelle und Vans mit einem Kofferraumvolumen von mindestens 400 Litern und einem Basispreis, der 45.000€ nicht übersteigt.

Im September 2022 überzeugte MAN mit dem TGX Individual Lion S beim Fahrerhaus-Vergleichstest der Fachzeitschrift FERNFAHRER. Bei dem Testverfahren werden der Kabinenkomfort, die Fahrerfreundlichkeit und Sicherheitsaspekte von Fernverkehrsfahrzeugen untersucht.

Ebenfalls im September 2022 wurde der ID. Buzz Cargo als „International Van of the Year 2023“ ausgezeichnet. Insgesamt stimmten 24 Mitglieder der internationalen Nutzfahrzeug-Fachjury ab und bewerteten die Fahrzeuge hinsichtlich ihrer Effizienz und Sicherheit sowie Nachhaltigkeits- und Umweltaspekte. Der Preis wird seit 1992 verliehen.

JUBILÄEN

Im Juli 2022 lief in Kariega der 500.000 Volkswagen Polo vom Band. Das Jubiläumsfahrzeug war ein weißer Polo GTI. Seit 2018 wird das aktuelle Modell im Werk in Südafrika produziert, in dem insgesamt bereits mehr als vier Millionen Fahrzeuge gebaut wurden.

Volkswagen Slovakia feierte im Juli 2022 das 20-jährige Produktionsjubiläum des Touareg. Bereits in der dritten Generation wird das erste SUV Modell des Volkswagen Konzerns produziert. Neben dem Touareg werden auch der

Porsche Cayenne sowie der Audi Q7 und Q8 exklusiv in Bratislava gebaut.

Ende Juli 2022 feierte der Audi RS 6 sein 20-jähriges Jubiläum. In der vierten Generation begeistert der Hochleistungskombi durch seine herausragende Leistung und besondere Alltagstauglichkeit. Das heutige Modell wird seit 2019 in Neckarsulm gebaut.

Sein 25-jähriges Jubiläum feierte die Designstudie des ŠKODA Octavia Combi im September 2022. Die Studie unterschied sich nur wenig von dem 1998 erschienenen Serienmodell und bildete damit den Grundstein für das heutige Erfolgsmodell der Marke.

KOOPERATIONEN

Der Volkswagen Konzern und die indische Mahindra & Mahindra Ltd. haben die kürzlich getroffene Partnerschaftvereinbarung im August 2022 weiter vertieft. Zu diesem Zweck unterzeichneten sie ein Term Sheet zur Lieferung von MEB-Komponenten für die neue, rein elektrische SUV-Familie von Mahindra. Die beiden Unternehmen haben zudem vereinbart, weitere potenzielle Felder der Zusammenarbeit im Bereich der E-Mobilität zu untersuchen, darunter Fahrzeugprojekte, die Lokalisierung der Zellfertigung sowie Lade- und Energielösungen für das elektrische Ökosystem in Indien.

Volkswagen hat im August 2022 mit der kanadischen Regierung ein Memorandum of Understanding zu Batterie-Wertschöpfung und Rohstoffabsicherung unterzeichnet. Beide Seiten werden prüfen, welchen Beitrag Kanada zu den globalen und regionalen Batterielieferketten des Konzerns leisten kann. Die PowerCo SE, das neu gegründete Batterieunternehmen des Konzerns, nimmt dabei eine Schlüsselstellung ein und wird die geplante Zusammenarbeit auf den Gebieten Batteriewertschöpfung, Rohstofflieferketten und Kathodenmaterialproduktion in der Region Nordamerika vorantreiben.

Die TRATON GROUP hat im Juli 2022 zusammen mit Daimler Truck und der Volvo Group den finalen Schritt zur Gründung des angekündigten Joint Ventures für den Aufbau einer Ladeinfrastruktur vollzogen. Das Joint Venture plant, Hochleistungs-Ladepunkte für schwere Lkw und Reisebusse an und in der Nähe von Autobahnen sowie an Logistik-Hubs in Europa zu errichten und zu betreiben. Die Ladestationen sollen sich durch Zuverlässigkeit und gute Erreichbarkeit auszeichnen. Dabei soll das Angebot den Kunden in den Fokus stellen und sich an alle Betreiber von batterieelektrischen schweren Nutzfahrzeugflotten richten. Das Joint Venture, an dem die TRATON GROUP, Daimler Truck und die Volvo Group zu gleichen Teilen beteiligt sind, operiert als rechtlich selbständiges Unternehmen und hat seinen Sitz in Amsterdam, Niederlande.

Im September 2022 haben die PowerCo SE und der belgische Materialtechnologie-Konzern Umicore die Gründung eines Joint Ventures für die Produktion von Kathoden- und Vormaterial in Europa bekannt gegeben. Das Gemeinschaftsunternehmen soll ab 2025 die Produktion aufnehmen und beginnend mit dem Standort Salzgitter sukzessive die Batteriezellfabriken der PowerCo mit Schlüsselmaterialien versor-

gen. Bei der Elektromobilität ist Kathodenmaterial ein zentraler technologischer Hebel für die Batterieleistung und ein erheblicher Kostenfaktor. Im Rahmen zusätzlicher Vereinbarungen planen die beiden Partner zudem bei der nachhaltigen und verantwortungsvollen Rohstoffbereitstellung für das Joint Venture zusammenzuarbeiten und zu einem späteren Zeitpunkt Veredelungs- und Recycling-Aktivitäten in das Joint Venture einzubringen.

BAUBEGINN FÜR ERSTE KONZERNEIGENE BATTERIEZELLFABRIK

Im Juli 2022 feierte Volkswagen die Grundsteinlegung für die erste konzerneigene Batteriezellfabrik im niedersächsischen Salzgitter. Der Produktionsstart ist für 2025 geplant. Künftig sollen dort mit einer Jahreskapazität von bis zu 40 GWh Einheitszellen für das Volumensegment gefertigt werden. Der Standort gilt als Blaupause für das Konzept der Standardfabrik, das europaweit ausgerollt werden und Maßstäbe für Nachhaltigkeit und Innovation setzen soll. Die Vereinheitlichung zielt dabei neben Ausrüstung, Gebäude und Infrastruktur auch auf Produkte, Prozesse und IT. Die Zellfabriken sollen mit regenerativem Strom betrieben werden und auf künftiges Closed-Loop-Recycling ausgelegt sein.

Die weltweiten Batterieaktivitäten des Volkswagen Konzerns sind in der neu formierten Gesellschaft PowerCo SE gebündelt. Das Unternehmen mit Sitz in Salzgitter steuert unter anderem den Aufbau des internationalen Fabrikbetriebs, die Weiterentwicklung der Zelltechnologie sowie die vertikale Integration der Wertschöpfungskette.

EINSTIEG VON AUDI IN DIE FORMEL 1

Ende August 2022 gab Audi bekannt, ab 2026 mit einer eigens entwickelten Antriebseinheit in die FIA-Formel-1-Weltmeisterschaften einzutreten. Das Aggregat wird im Motorsport-Kompetenzzentrum von Audi Sport an seinem Standort in Neuburg an der Donau entwickelt und besteht aus Elektromotor, Batterie, Steuerungselektronik und Verbrennungsmotor, wobei der Anteil der elektrischen Leistung gegenüber den heutigen Formel-1-Antrieben stark zunehmen wird. Der notwendige Ausbau der technischen Infrastruktur und Gebäude sowie des Personals soll im Laufe des Jahres 2023 vollzogen sein. Mithilfe einer Anbindung des Formel-1-Projekts an die technische Entwicklung will Audi Synergien schaffen und die Transformation der Rennserie begleiten. Das technische Reglement setzt für die Saison 2026 auf eine stärkere Elektrifizierung und den Einsatz nachhaltigerer Kraftstoffe. Zudem hat sich die Formel 1 das ambitionierte Ziel gesetzt, als Rennserie bis 2030 CO₂-neutral zu sein.

BÖRSENGANG DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AG

Im Februar dieses Jahres haben Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG gemeinsam entschieden, die Umsetzung eines möglichen Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) zu prüfen. Ende September wurde die Porsche AG erfolgreich an die Börse gebracht: seit dem 29. September 2022 werden stimmrechtslose Vorzugsaktien der Porsche AG im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt. Gemessen an der Marktkapitali-

sierung wurde der größte jemals in Europa durchgeführte Börsengang gemeistert – trotz eines herausfordernden Marktumfelds.

Zwei wesentliche Erwartungen verbinden wir mit diesem Börsengang: Porsche kann von mehr Agilität und unternehmerischer Eigenständigkeit profitieren und die erfolgreiche Strategie des Unternehmens fortführen. Dem Volkswagen Konzern verschafft der Börsengang zusätzliche finanzielle Flexibilität bei der industriellen und technologischen Transformation in Richtung Elektromobilität und Digitalisierung. Mit unseren zehn starken Konzernmarken – und dazu gehört Porsche weiterhin – wollen wir auch in Zukunft eine führende Position im Markt für batterieelektrische, zunehmend automatisierte und softwarebasierte Mobilität einnehmen.

Die auf den Inhaber lautenden Stückaktien ohne Nennbetrag wurden aus dem Bestand der Porsche Holding Stuttgart GmbH (Porsche Holding) – einer 100-prozentigen Tochter der Volkswagen AG – erfolgreich bei Investoren platziert. Zusätzlich hat die Porsche Holding im Zusammenhang mit dem Börsengang eine Beteiligung von 25% der Porsche AG-Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie an die Porsche Automobil Holding SE veräußert.

Die Volkswagen AG hat am 24. Februar 2022 bekannt gegeben, dass sie nach dem erfolgreichen Börsengang ihren Aktionären vorschlagen wird, eine Sonderdividende in einem Umfang von 49% der Bruttogesamterlöse aus der Platzierung der Vorzugsaktien und dem Verkauf der Stammaktien auszuschütten. Vor diesem Hintergrund haben Vorstand und Aufsichtsrat eine außerordentliche Hauptversammlung für den 16. Dezember 2022 einberufen und schlagen vor, eine Sonderdividende in Höhe von 19,06€ je dividendenberechtigter Stamm- beziehungsweise Vorzugsaktie zu beschließen, um die Aktionäre der Volkswagen AG am

Erfolg der Gesamttransaktion unmittelbar teilhaben lassen zu können.

NEUORDNUNG DER KONZERNSTEUERUNG

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat Anfang September 2022 eine Neuordnung der Konzernsteuerung und damit einhergehend einen neuen Aufgabenzuschnitt im Konzernvorstand beschlossen. In diesem Zuge erfolgte auch die personelle Reduzierung auf neun Vorstandsmitglieder. Die unternehmerische Verantwortung der Marken soll erhöht werden, während der Konzern die Ziele definiert, Leitplanken für die operative Umsetzung setzt und Synergien bei Plattformen und Technologien liefert. Der Konzernvorstand konzentriert sich demnach auf wesentliche Aufgaben wie die strategische Ausrichtung, wichtige Richtungsentscheidungen, Kapitalallokationen und finanzielle Vorgaben. Neben den Markengruppen Volumen, Premium sowie Sport & Luxury sind die zentralen Vorstandsbereiche Finanz, Personal und Truck & Bus, Integrität und Recht, IT, Technik sowie China weiterhin im Konzernvorstand vertreten. Die Themen Strategie, Qualität, Design sowie die Software-Tochter CARIAD sind dem Vorstandsvorsitzenden zugeordnet. Die fachlichen Querschnittsfunktionen wie Beschaffung, Forschung & Entwicklung, Produktion sowie Vertrieb werden auf Konzernebene in einer erweiterten Konzernleitung gebündelt.

AUFSICHTSRATSANGELEGENHEITEN

Mit Wirkung vom 4. Oktober 2022 wurde Herr Harald Buck, Mitglied des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt. Er tritt die Nachfolge von Herrn Werner Weresch an, der sein Mandat mit Wirkung zum Ablauf des 30. September 2022 niedergelegt hatte.

Volkswagen Aktie

In den ersten neun Monaten 2022 war die Entwicklung an den internationalen Aktienmärkten zunächst von der Sorge der Anleger über mögliche Zinserhöhungen angesichts steigender Inflationsraten sowie über die Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 überschattet. Nach dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts im Februar, den ergriffenen Sanktionen gegen Russland sowie steigenden Rohstoff- und Energiepreisen, die die Inflation steigen ließen, gerieten die internationalen Börsen unter Druck. Hinzu kamen die strikten Einschränkungen im Rahmen der verfolgten Null-Covid-Strategie in China, die international die Anspannung in den Lieferketten erhöhten. Zum Ende des Berichtszeitraums verstärkte sich der Abwärtstrend der Kurse bedingt durch die fortdauernden Auseinandersetzungen in der Ukraine, zunehmende Sorgen um eine ausreichende Energieversorgung, gestiegene Materialkosten, eine anhaltend hohe Inflation sowie die daraus resultierende straffere Geldpolitik der Notenbanken.

Der deutsche Aktienindex lag zum Jahresanfang noch knapp über seinem bisherigen Rekord aus dem November 2021. Danach überwogen die Befürchtungen vor einer Straffung der Geldpolitik in den USA. Der Russland-Ukraine-Konflikt und die dadurch ausgelöste Furcht vor einer Energiekrise und ihren wirtschaftlichen Folgen verunsicherte die Marktteilnehmer und belastete den Kapitalmarkt. Die von der Europäischen Zentralbank angesichts der hohen Inflation eingeleitete Zinswende und die Rezessionsängste ließen den DAX um 24% im Vergleich zum Jahresende 2021 fallen.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG folgten dem Trend an den Börsen. Automobilwerte sanken teilweise überdurchschnittlich. Der Vergleichswert vom Jahresende 2021 wurde um 29% beziehungsweise 35% unterschritten, wenngleich die guten Operativen Ergebnisse und der Börsengang der Porsche AG positiv vom Markt aufgenommen wurden.

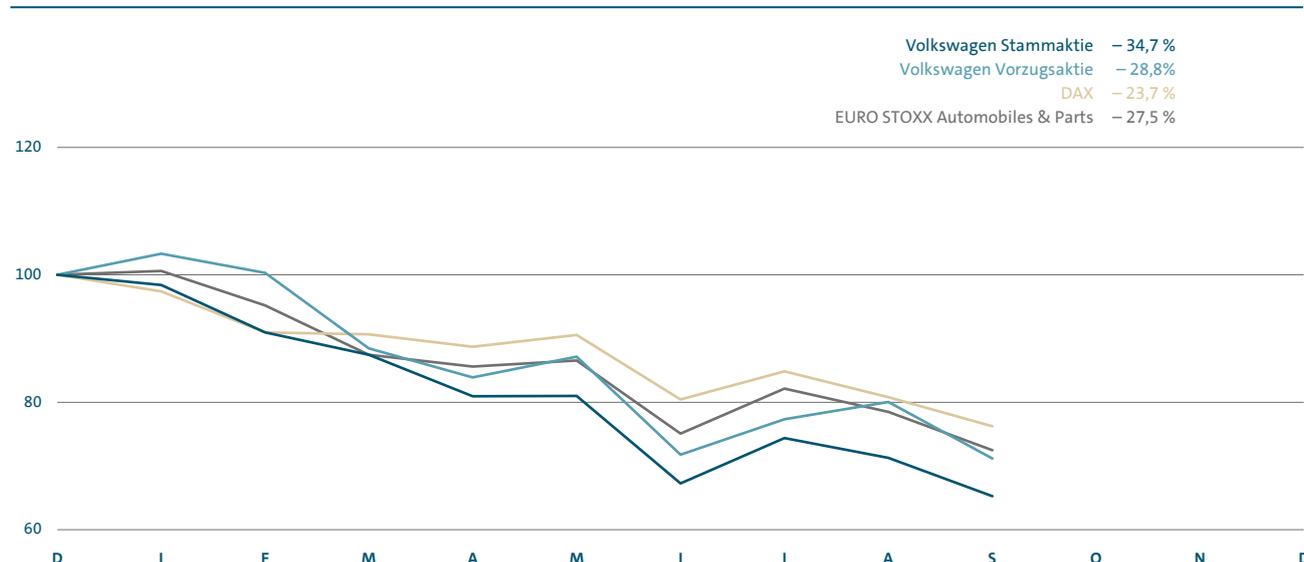
Angaben und Erläuterungen zum Ergebnis je Aktie finden Sie im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses. Weitere Daten zur Volkswagen Aktie sowie Nachrichten, Berichte und Präsentationen zum Unternehmen sind auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2022

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	279,40	166,05	168,65
	Datum	05.01.	05.07.	30.09.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	193,10	120,64	126,40
	Datum	14.01.	06.07.	30.09.
DAX	Kurs	16.272	11.976	12.114
	Datum	05.01.	29.09.	30.09.
ESTX Auto & Parts	Kurs	684	453	457
	Datum	05.01.	05.07.	30.09.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2021 BIS SEPTEMBER 2022

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2021 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Der Russland-Ukraine-Konflikt hat zu einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft geführt und große Teile der westlichen Staatengemeinschaft dazu veranlasst, Russland mit Sanktionen zu belegen. Diese umfassen unter anderem ein weitreichendes Handelsembargo sowie den teilweisen Ausschluss Russlands vom globalen Finanzmarkt. Russland selbst hat in seiner Rolle als Energie-Exporteur Gaslieferungen nach Europa eingeschränkt. Der daraus resultierende Anstieg der Rohstoffpreise und weiter verschärfte Versorgungsengpässe erhöhen die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation.

Im Verlauf der ersten drei Quartale des Jahres 2022 wurden die restriktiven Maßnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus SARS-CoV-2 in vielen Ländern weitestgehend aufgehoben. Positiv wirkten die Fortschritte bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten der neuen Virusvariante Omikron und deren Subvarianten national wieder zu stark steigenden Infektionszahlen mit meist mildereren Krankheitsverläufen, aber erhöhten Krankenständen führte.

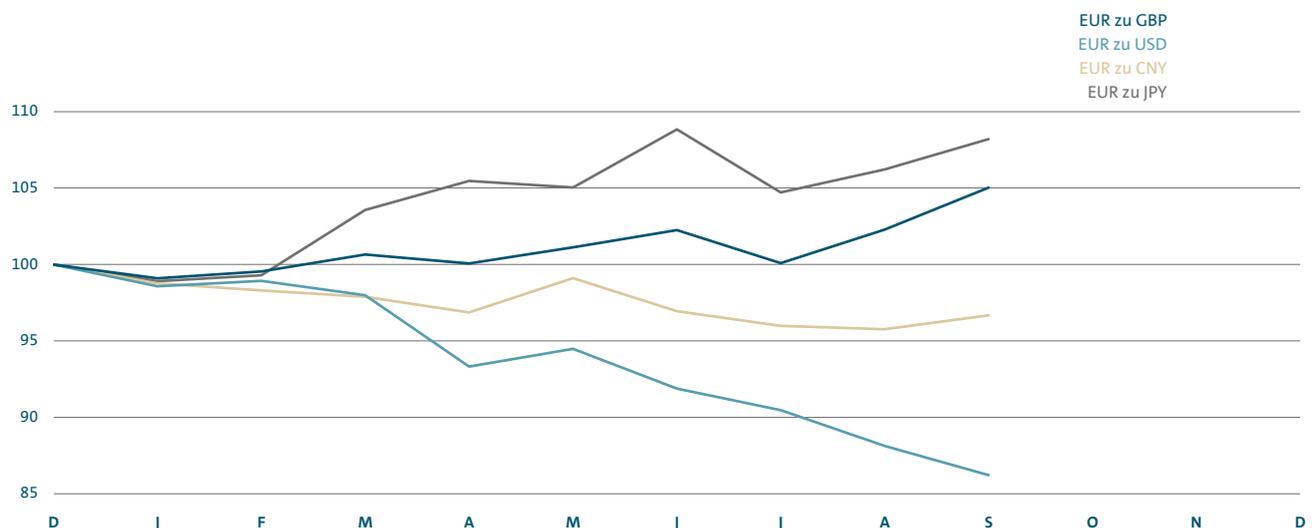
Nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 und der einsetzenden Erholung aufgrund von Basis- und Nachholeffekten in 2021 lag das Wirtschaftswachstum im Berichtszeitraum sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern

im Durchschnitt weiter auf Erholungskurs, wenngleich mit abnehmender und insgesamt deutlich geringerer Dynamik als im Vorjahr. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung einerseits davon abhängig, inwieweit die Covid-19-Pandemie jeweils ihre negativen Auswirkungen entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren Eindämmung ergriffen wurden sowie andererseits wie stark die Volkswirtschaften von den Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts betroffen waren. Aufgrund der weltweit weiter anziehenden Inflation gingen viele Länder zu einer restriktiveren Geldpolitik über, was sich im Berichtszeitraum durch Leitzinserhöhungen und reduzierte Anleihekäufe der Zentralbanken widerspiegelte. Der eingetrübte Konjunkturausblick sorgte für hohe Verluste an wesentlichen Aktienmärkten. Im Durchschnitt stiegen die Preise für Energie- und viele sonstige Rohstoffe gegenüber dem Vorjahr deutlich an, wobei die Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen hoch blieben. Der weltweite Güterhandel wuchs im Berichtszeitraum.

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete von Januar bis September 2022 im Vergleich zur Vorjahresperiode ein positives Wachstum. 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. Bei der Entwicklung der wirtschaftlichen Aktivität war jedoch unter anderem aufgrund deutlich steigender Inflationsraten

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2021 BIS SEPTEMBER 2022

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2021 = 100



eine abnehmende Dynamik zu verzeichnen, was sich negativ auf die Konsumentenstimmung auswirkte. Diese Entwicklung war bei fast allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten.

Deutschland registrierte in der Berichtsperiode ein positives Wirtschaftswachstum bei abnehmender Dynamik. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum ist die Arbeitslosenquote im Durchschnitt gefallen und die Anzahl der Beschäftigten in Kurzarbeit nahm nach den hohen Ständen in den Vorjahren weiter ab. Gleichzeitig erreichten die monatlichen Inflationsraten historische Höchstwerte.

Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen im Berichtszeitraum insgesamt ein etwas höheres reales absolutes Bruttoinlandsprodukt (BIP) auf als im Vergleichszeitraum 2021. Während die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa mit einer positiven, aber weniger dynamischen Rate als im Vorjahr wuchs, ging das BIP der Region Osteuropa seit dem zweiten Quartal – in Folge des Russland-Ukraine-Konflikts – mit negativen Wachstumsraten gegenüber der jeweiligen Vorjahresperiode deutlich zurück. Die verhängten Sanktionen gegen Russland führten ab März zu erheblichen Belastungen in dieser Region, so dass die russische Wirtschaftsleistung seit dem zweiten Quartal einen Rückgang verzeichnete. Die Inflationsraten in der gesamten Region Zentral- und Osteuropa stiegen zum Teil stark an.

Die türkische Volkswirtschaft erreichte von Januar bis September 2022 ein insgesamt robustes aber gegenüber dem Vorjahr schwächeres Wachstum des BIP bei gleichzeitig sehr hoher Inflation und Abwertung der lokalen Währung. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen eine positive Veränderungsrate des BIP aus.

Das Bruttoinlandsprodukt der USA erhöhte sich in den ersten neun Monaten 2022 gegenüber dem Vorjahreszeitraum, das Wachstum schwächte sich aber über die letzten Quartale ab. Aufgrund der ansteigenden Inflation und des angespannten Arbeitsmarktes hat die US-Notenbank ihre restriktive Geldpolitik fortgesetzt und den Leitzins im Laufe des Jahres 2022 bereits fünf Mal angehoben. Die Arbeitslosenquote hat sich gegenüber dem hohen Stand des Vorjahres im Berichtszeitraum weiter verringert. In Kanada und Mexiko war die Wirtschaftsleistung im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum 2021 ebenfalls höher.

Die Wirtschaft Brasiliens wuchs in den ersten drei Quartalen 2022 moderat, verbunden mit einem überdurchschnittlichen Anstieg der Verbraucherpreise. Argentinien verzeichnete ein insgesamt robustes Wachstum der Wirtschaftsleistung bei sehr hoher Inflation und fortlaufendem Währungsverfall.

China war zu Beginn der Covid-19-Pandemie den negativen Effekten bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt und profitierte aufgrund der verfolgten Null-Covid-Strategie im weiteren Verlauf von einer relativ geringen Zahl an Neuinfektionen. Im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante führte diese Strategie zu temporären lokalen Ausgangssperren. Im Berichtszeitraum wuchs die chinesische Wirtschaftsleistung, wobei das Wachstum im zweiten

Quartal nur leicht positiv ausfiel, im dritten Quartal jedoch wieder zulegte. Indien registrierte ein insgesamt deutlich positives Wirtschaftswachstum. Japan verzeichnete gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine positive, wenn auch nur geringe BIP-Wachstumsrate.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2022 ist das weltweite Pkw-Marktvolumen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum insgesamt moderat zurückgegangen (–4,3%). Dabei haben sich insbesondere Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten infolge des Halbleitermangels, durch die Corona-Pandemie sowie die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts negativ bemerkbar gemacht. Während die Gesamtmärkte der Regionen Asien-Pazifik, Nahost, Südamerika sowie Afrika einen leichten bis moderaten Anstieg verbuchen konnten, waren die übrigen Vertriebsregionen von Einbußen betroffen: Die Regionen Nordamerika und Westeuropa verzeichneten ein deutlich schwächeres Verkaufsvolumen. In der Region Zentral- und Osteuropa ging das Verkaufsvolumen sehr stark zurück.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis September 2022 merklich unter dem Vorjahresniveau.

In Westeuropa verfehlte die Zahl der neu zugelassenen Pkw im Berichtszeitraum das Vorjahresniveau deutlich. Engpässe bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit führten in den ersten neun Monaten des Berichtsjahres zu rückläufigen Neuzulassungen mit ungleich starken Veränderungsraten in allen großen Einzelmärkten: Die Pkw-Märkte in Italien und Frankreich büßten mehr als 10% des Volumens ein und verzeichneten damit die höchsten Verluste vor Deutschland, Großbritannien und Spanien.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen sank in den ersten neun Monaten 2022 in Westeuropa deutlich unter den Wert des Vorjahres.

In Deutschland lagen die Pkw-Neuzulassungen von Januar bis September 2022 merklich unter dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Dabei war der Vergleichswert durch die Ende 2020 ausgelaufene – zeitlich befristete – Mehrwertsteuersenkung zu Beginn des Jahres 2021 bereits verhältnismäßig niedrig. Dämpfend wirkte sich weiterhin vor allem die verschlechterte Angebotssituation in Folge des Mangels an Vorprodukten aus.

Die Zahl der Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtszeitraum deutlich unter dem Niveau der Vergleichsperiode 2021.

In der Region Zentral- und Osteuropa wies das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum ein sehr starkes Minus im Vergleich zum Vorjahresniveau auf. Die Verkäufe entwickelten sich dabei in den einzelnen Märkten unterschiedlich. Der mit Abstand größte absolute Marktrückgang wurde in Russland registriert. Hauptursache hierfür war der Russland-Ukraine-Konflikt und die damit einhergehenden Sank-

tionen, die die Produktion und den Verkauf von Fahrzeugen in Russland drastisch einschränkten.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa ging gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres sehr stark zurück. In Russland lag die Zahl der verkauften Fahrzeuge in den Monaten Januar bis September 2022 um mehr als 50% unter dem Vorjahreswert.

In der Türkei lag das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum merklich unter dem Vorjahresniveau. Damit setzte sich der seit 2021 zu verzeichnende Markttrückgang auch in den ersten drei Quartalen 2022 fort. In Südafrika nahm die Zahl der Pkw-Verkäufe in den ersten neun Monaten 2022 gegenüber dem sehr schwachen Wert der Vorjahresperiode stark zu.

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen ging von Januar bis September 2022 in der Türkei und in Südafrika jeweils leicht gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres zurück.

In der Region Nordamerika sind die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Berichtszeitraum gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert deutlich gesunken. Dabei verringerte sich das Marktvolumen in den USA innerhalb der Region sowohl absolut als auch relativ am stärksten im Vergleich zum Vorjahresniveau. Von dem Rückgang waren neben dem Pkw-Segment auch die leichten Nutzfahrzeuge betroffen. Auf dem kanadischen Automobilmarkt sind die Verkaufszahlen im Zeitraum Januar bis September 2022 ebenfalls deutlich zurückgegangen. In Mexiko lag die Zahl der verkauften Fahrzeuge leicht über dem Vorjahresniveau.

In Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten neun Monaten 2022 insgesamt leicht über dem Vorjahresniveau. Brasilien verzeichnete einen moderaten Rückgang der Neuzulassungen, während in Argentinien die Zahl der verkauften Fahrzeuge gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert moderat zunahm.

Die Region Asien-Pazifik verzeichnete in der Berichtsperiode einen moderaten Zuwachs gegenüber dem Vorjahr. Auf dem chinesischen Markt lag das Verkaufsvolumen leicht über dem Wert des vergleichbaren Vorjahreszeitraums. Negativ beeinflusst wurde die Entwicklung der Pkw-Verkäufe durch die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, sowie lokalen Ausgangssperren im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2. Auf dem indischen Pkw-Markt haben sich die Verkäufe im Zeitraum Januar bis September 2022 stark positiv entwickelt und lagen um fast ein Viertel über dem Wert des Vorjahreszeitraums. In Japan hingegen verzeichneten die Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum einen deutlichen Rückgang gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreswert.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik ging in den ersten neun Monaten

2022 im Vergleich zum Vorjahr moderat zurück. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres deutlich verfehlt. In Indien lag die Zahl neu zugelassener Fahrzeuge um mehr als 70% über, in Japan moderat unter 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 Nutzfahrzeugbereich 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 moderat über dem Wert der Vergleichsperiode. Weltweit lagen die Lkw-Märkte sehr stark unter dem Vorjahresniveau, was vor allem auf den Nachfragerückgang auf dem chinesischen Markt nach vorgezogenen Käufen in 2021 aufgrund verschärfter Regularien in diesem Jahr und aufgrund der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zurückzuführen ist.

Das Verkaufsvolumen in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag in den ersten neun Monaten 2022 leicht über dem Niveau des Vorjahres. Zuletzt haben sich die Verfügbarkeiten von Fahrzeugen, die infolge von Engpässen bei der Teileversorgung beeinträchtigt waren, verbessert. Der russische Markt stieg zu Beginn des ersten Quartals deutlich an. Aktualisierte Zulassungsdaten liegen momentan nicht vor. Die Türkei verzeichnete einen moderaten Anstieg der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr. Auf dem südafrikanischen Markt stieg die Nachfrage deutlich an. 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 merklich über dem Vorjahreswert. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage in den ersten drei Quartalen 2022 leicht unter dem Vorjahresniveau.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten verzeichnete in den ersten neun Monaten 2022 insgesamt einen moderaten Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. In den Märkten der EU27+3 lag die Nachfrage nach Bussen in der Berichtsperiode leicht unter dem Niveau des Vorjahres, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada bewegte sich deutlich unterhalb des Niveaus des Vorjahres. Die Nachfrage nach Bussen lag in Mexiko merklich unter dem Vorjahreswert. In Brasilien stieg die Nachfrage an und lag merklich über dem Vorjahresniveau.

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.

Der Marinemarkt blieb in den ersten drei Quartalen 2022 unter dem Niveau des Vorjahres. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die Nachfrage im Bereich der Handels-schifffahrt und die daraus resultierende Werftauslastung zurückging. In diesem Bereich entwickelte sich insbesondere der Markt für Containerschiffe, Tanker und Schüttgutfrachter im Vergleich zum Vorjahr rückläufig, der Markt für Gas-Tanker hingegen konnte eine positive Entwicklung verzeichnen. Im Bereich der Kreuzfahrtschiffe und Passagierfähren war ebenfalls ein leicht positiver Verlauf erkennbar. Durch die Lockerungen der Covid-19-bedingten Restriktionen haben in diesem Markt die Geschäftsaktivitäten wieder zugenommen. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage aktiv. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten nach wie vor Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung – trotz der stark gestiegenen Öl- und Gaspreise. Demgegenüber entwickelte sich die Nachfrage nach Offshore-Spezialschiffen für Windanlagen positiv. Die Verunsicherung im Marinemarkt über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen blieb auch im dritten Quartal 2022 bestehen.

Der Markt für Energieerzeugung zeigte in den ersten neun Monaten 2022 deutliche Signale der Erholung. Der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken hielt weiterhin an, unterstützt durch den Beschluss der letzten UN-Klimakonferenz COP26 und den daraus resultierenden Erschwernissen für die Finanzierung von schwerölbetriebenen Kraftwerken. Die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts sind jedoch durch steigende Gas- und Rohstoffpreise sowie eine verzögerte Verfügbarkeit von Kernkomponenten auch hier spürbar. Neben den Risiken einer fehlenden Preisstabilität auf den Märkten und Engpässen in den Lieferketten hielt auch der starke Wettbewerbs- und Preisdruck unvermindert an. Es bestand nach wie vor eine hohe Nachfrage nach neuen Energielösungen wie Wasserstoff und Langzeitenergiespeicher mit einer weiterhin starken Tendenz zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit.

Im Vergleich zu den ersten drei Quartalen 2021 bewegte sich der Markt für Turbomaschinen auf leicht niedrigerem Niveau. Der sich fortsetzende Anstieg der Rohmaterialpreise führte zu einer weiter steigenden Nachfrage nach Produktionsanlagen mit Turbokompressoren in der Grundstoff- und Prozessindustrie. Die Öl- und Gasmärkte wurden durch die steigenden Energiepreise nicht gestützt und entwickelten sich gegenüber dem Vorjahr auf einem etwas niedrigeren Niveau. Die neuen Geschäftsfelder für Turbomaschinen im Bereich der Dekarbonisierung blieben auf dem Vorjahresniveau. Die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung und Gasturbinen für dezentrale, industrielle Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen stieg gegenüber dem Vorjahr leicht an.

Sowohl der After-Sales-Markt für Motoren in der Marine- und Kraftwerkssparte sowie auch der After-Sales-Markt für Turbomaschinen entwickelten sich im Berichtszeitraum 2022 deutlich stärker als im Vorjahreszeitraum, der durch die Covid-19-Pandemie beeinträchtigt war.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

In den ersten drei Quartalen 2022 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin noch niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Der im dritten Quartal eingetretene Zinsanstieg wirkte sich erst geringfügig auf die Märkte für Finanzdienstleistungen aus. Die Covid-19-Pandemie und die weiterhin eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit übten in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Der europäische Pkw-Markt war im Berichtszeitraum weiterhin von den Engpässen bei der Teileversorgung geprägt, die Fahrzeugauslieferungen lagen unter dem Vorjahr. Der Anteil von Finanzdienstleistungsprodukten im Neuwagen-geschäft entwickelte sich dagegen positiv und übertraf den Vergleichswert 2021. Haupttreiber der Entwicklung waren positive Veränderungen im Verkaufsmix zugunsten des finanzierungsaffinen Privatkundengeschäfts und ein höherer Anteil von Leasingverträgen im Flottengeschäft. Die positive Entwicklung bei der Finanzierung von Gebrauchtwagen konnte in den ersten neun Monaten 2022 fortgesetzt werden, vor allem der Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen wurde ausgebaut. Die Finanzdienstleistungsaktivitäten in Russland wurden durch den Russland-Ukraine-Konflikt und die Folgen der internationalen Sanktionen negativ beeinflusst.

Die anhaltenden Herausforderungen aus der stockenden Teileversorgung in der Fahrzeugproduktion hatten in Deutschland Einfluss auf den Fahrzeugabsatz und das Finanzdienstleistungsgeschäft. Die geringeren Neuwagenauslieferungen führten dazu, dass im Berichtszeitraum sowohl beim Leasing als auch bei der Finanzierung bisher weniger Neuverträge abgeschlossen werden konnten als im Vorjahr. Die Neuwagenpenetration lag leicht unter dem Niveau von 2021. Die Gebrauchtwagenneuverträge bewegten sich insgesamt weiterhin in der Größenordnung des Vorjahres, wobei die Finanzierungen deutlich gesteigert werden konnten. Die Zugänge an Wartungs- und Reifendienstleistungen konnten im dritten Quartal zulegen und lagen im Berichtszeitraum nur noch leicht unter den Zahlen von 2021. Die Vertragszugänge im Versicherungsbereich blieben – mit wenigen Ausnahmen – hinter den Vorjahreswerten zurück.

In Südafrika war die Nachfrage nach Finanzierungs- und Versicherungsprodukten für Neu- und Gebrauchtwagen im Zeitraum Januar bis September 2022 weiterhin gedämpft. Koordinierte Kampagnen zur Unterstützung gingen aufgrund einer eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit zurück. Infolge der steigenden Inflation hat die südafrikanische Zentralbank begonnen, die Zinssätze zu erhöhen.

Finanzierte Fahrzeugkäufe blieben in der Region Nordamerika aufgrund der gedämpften Wirtschaft, steigender

Energiepreise und dem daraus resultierenden Druck auf das verfügbare Einkommen insgesamt schwierig. Die Fahrzeugauslieferungen lagen in den ersten drei Quartalen 2022 unter dem Vorjahresniveau. Auf dem US-amerikanischen und kanadischen Markt war auch die Nachfrage nach Leasing- und Finanzierungsverträgen aufgrund von Zinserhöhungen rückläufig. Auf dem mexikanischen Markt konnte der prozentuale Anteil an Leasing- und Finanzierungsverträgen auf Vorjahresniveau gehalten werden und Neuverträge bei After-Sales-Produkten stiegen im Vergleich zum Vorjahr.

In der Region Südamerika sorgten in einem volatilen Umfeld der Nachfrageüberhang für Fahrzeuge – in Argentinien verschärft durch Importrestriktionen – sowie das Zinsniveau für eine anhaltend hohe Zahl an Barkäufen. In Brasilien konnten die Vertragszugänge für Finanzierungen deutlich gesteigert werden.

Auf dem chinesischen Markt beeinflussten Engpässe bei der Teileversorgung und pandemiebedingte lokale Beschränkungen die Entwicklung der Pkw-Verkäufe. Sowohl der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe als auch das Wachstum bei neuen Verträgen ging zurück. Die Vergleichswerte des Vorjahres wurden im Berichtszeitraum nicht erreicht.

Im Zeitraum Januar bis September 2022 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft im Markt für schwere Nutzfahrzeuge leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums, was sich auch in den Finanzierungs- und Leasingverträgen in Europa und Brasilien niederschlug.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Von Januar bis September 2022 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 6.056.339 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 12,9% oder 895.101 Einheiten weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während die Verkaufszahlen im Bereich Pkw unter dem Vorjahr lagen, übertrafen sie im Bereich Nutzfahrzeuge den Vergleichswert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Navistar erst seit dem 1. Juli im Vorjahreswert enthalten ist. 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

	2022	2021	%
Pkw	5.839.194	6.756.014	-13,6
Nutzfahrzeuge	217.145	195.426	+11,1
Gesamt	6.056.339	6.951.440	-12,9

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

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern ging in den ersten neun Monaten 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 13,6% auf 5.839.194 Einheiten zurück. Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Engpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. Ab Ende Februar 2022 kam es aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts zudem zu weiteren Engpässen bei der Teileversorgung sowie zu erhöhter Unsicherheit in den Märkten. Während Porsche, Lamborghini und Bentley mehr Fahrzeuge an Kunden auslieferten, erreichten die übrigen Marken des Volkswagen Konzerns ihre jeweiligen Vorjahreswerte nicht. In allen Regionen registrierten wir gegenüber dem Vorjahr rückläufige Verkaufszahlen.

Mit weiteren Modellankäufen im Rahmen der Elektromobilitäts-Offensive erhöhten sich die Verkaufszahlen des Konzerns: Weltweit lieferten wir in den ersten drei Quartalen dieses Jahres 366.366 vollelektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 73.321 Einheiten beziehungsweise 25,0% mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg auf 6,0 (4,2)%. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 160.292 Einheiten (-34,9%). Insgesamt sanken die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um 2,3%, aber ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 8,7 (7,8)%. Zu den erfolgreichsten vollelektrischen Fahrzeugen des Konzerns gehörten ID.3 und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, Audi e-tron und Audi Q4 e-tron, ŠKODA Enyaq iV, CUPRA Born sowie Taycan und Taycan Cross Turismo der Marke Porsche.

Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem moderat rückläufigen Weltgesamtmarkt auf 11,0 (12,1)%.

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 deutlich unter dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt 1.893.069 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 13,9% weniger als im bereits schwachen Vergleichszeitraum des Vorjahres. Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Engpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. Ab Ende Februar 2022 kam es aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts zudem zu weiteren Engpässen bei der Teileversorgung sowie zu erhöhter Unsicherheit in den Märkten. In der Region Westeuropa

war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir in den ersten neun Monaten 2022 rund drei Viertel unserer Plug-in-Hybride und mehr als die Hälfte unserer vollelektrischen Modelle an Kunden aus. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen des Konzerns belief sich in dieser Region auf 16,4 (17,0)%, der Anteil der vollelektrischen Fahrzeuge lag bei 10,4 (8,9)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Golf, Polo und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus verzeichneten unter anderem Arteon der Marken Volkswagen Pkw, ŠKODA Kodiaq und CUPRA Formentor eine positive Nachfrageentwicklung. Auch die im Verlauf

des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Taigo der Marke Volkswagen Pkw, Fabia und Enyaq iV der Marke ŠKODA, CUPRA Born, der Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q4 e-tron, Q4 Sportback e-tron und Q5 Sportback der Marke Audi sowie Porsche Macan und Porsche Taycan Cross Turismo waren bei den Kunden sehr beliebt. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle T-Roc, T-Roc Cabriolet und ID.5 der Marke Volkswagen Pkw, ŠKODA Karoq, Audi A8 sowie Porsche Taycan Sport Turismo erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa lag bei 23,0 (24,0)%.

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

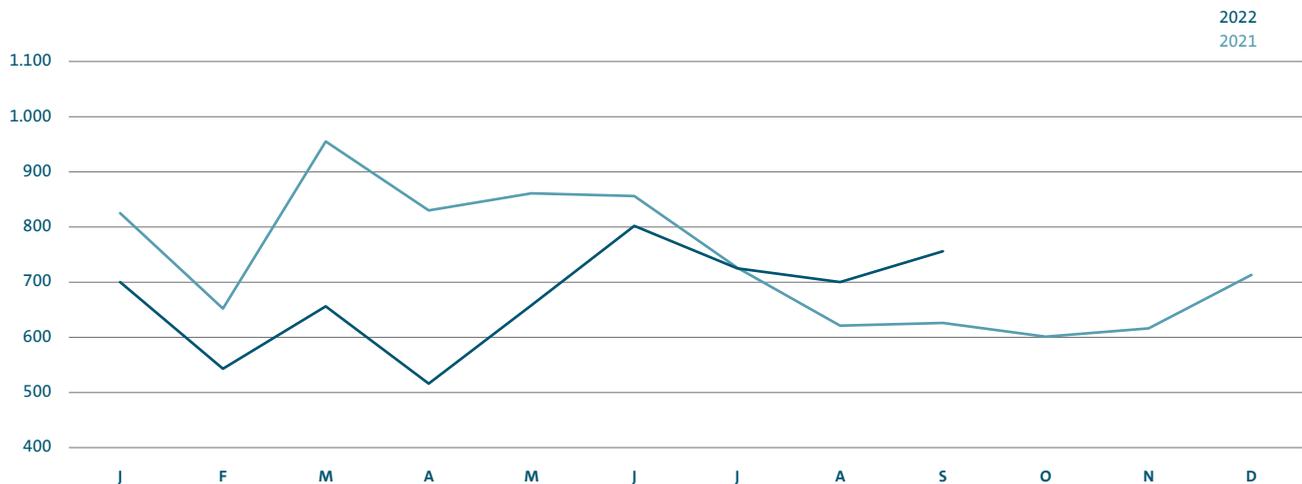
	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG (%)
	2022	2021	
Europa/Übrige Märkte	2.402.171	2.965.846	-19,0
Westeuropa	1.893.069	2.199.011	-13,9
davon: Deutschland	720.702	749.144	-3,8
Frankreich	148.730	188.071	-20,9
Großbritannien	268.970	345.192	-22,1
Italien	163.704	203.789	-19,7
Spanien	145.085	177.340	-18,2
Zentral- und Osteuropa	316.528	510.360	-38,0
davon: Tschechische Republik	75.551	91.551	-17,5
Russland	38.550	168.168	-77,1
Polen	80.875	98.053	-17,5
Übrige Märkte	192.574	256.475	-24,9
davon: Türkei	72.392	101.203	-28,5
Südafrika	54.390	55.993	-2,9
Nordamerika	570.711	688.035	-17,1
davon: USA	419.246	510.066	-17,8
Kanada	65.637	78.039	-15,9
Mexiko	85.828	99.930	-14,1
Südamerika	280.115	331.422	-15,5
davon: Brasilien	188.506	234.417	-19,6
Argentinien	37.585	48.092	-21,8
Asien-Pazifik	2.586.197	2.770.711	-6,7
davon: China	2.357.205	2.547.221	-7,5
Indien	71.177	32.248	x
Japan	44.664	52.476	-14,9
Weltweit	5.839.194	6.756.014	-13,6
Volkswagen Pkw	3.334.509	3.794.719	-12,1
ŠKODA	544.515	700.735	-22,3
SEAT	291.980	391.298	-25,4
Volkswagen Nutzfahrzeuge	234.403	286.533	-18,2
Audi	1.193.529	1.347.637	-11,4
Lamborghini	7.430	6.902	+7,6
Bentley	11.316	10.934	+3,5
Porsche	221.512	217.198	+2,0
Bugatti ²	-	58	x

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

2 Bis 31. Oktober 2021.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



In Deutschland lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern auf einem merklich rückläufigen Gesamtmarkt von Januar bis September 2022 um 3,8% unter dem bereits schwachen Vorjahreswert. Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Engpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. Ab Ende Februar 2022 kam es aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts zudem zu weiteren Engpässen bei der Teileversorgung sowie zu erhöhter Unsicherheit in den Märkten.

Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle Golf und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Positiv entwickelte sich zudem unter anderem die Nachfrage nach den Modellen ID.4 und Arteon der Marke Volkswagen Pkw, CUPRA Formentor sowie Audi Q3, Audi Q3 Sportback und Audi A4 Avant. Auch die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Taigo der Marke Volkswagen Pkw, Fabia und Enyaq iV der Marke ŠKODA, CUPRA Born, der Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q5 Sportback der Marke Audi sowie Porsche Macan und Taycan Cross Turismo waren bei den Kunden sehr beliebt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten sechs Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Porsche 911 und Multivan/Transporter. Der Golf war auch nach den ersten neun Monaten 2022 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Berichtszeitraum um fast 40% unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Dies war insbesondere auf den Einbruch der Verkaufszahlen auf dem

russischen Markt infolge der verhängten Sanktionen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt zurückzuführen. Der Gesamtmarkt verzeichnete einen etwa gleich starken Nachfragerückgang. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung wiesen die Modelle T-Roc und Taigo der Marke Volkswagen Pkw, ŠKODA Enyaq iV und Superb, CUPRA Formentor sowie Audi Q5 Sportback auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 21,7 (21,8)%.

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern von Januar bis September 2022 auf einem merklich rückläufigen Gesamtmarkt 28,5% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Die am meisten nachgefragten Konzernmodelle waren Passat Limousine und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 2,9% zurück, während der Gesamtmarkt einen starken Zuwachs verzeichnete. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war weiterhin das dort am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika sank die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 17,1%. Der Gesamtmarkt war in dieser Periode deutlich rückläufig. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region betrug 4,7 (5,0)%. Tiguan Allspace, Taos und Atlas der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Von Januar bis September 2022 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem deutlich rückläufigen US-amerikanischen Markt 17,8% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Engpässe bei der Teileversorgung wirkten

auch hier belastend auf die Verkaufszahlen des Konzerns. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie A3 Limousine, Q5 Sportback und e-tron GT der Marke Audi. Erfreulich entwickelte sich zudem der Porsche Taycan Cross Turismo. Der Jetta der Marke Volkswagen Pkw, der Audi Q4 e-tron, der Audi Q4 e-tron Sportback und der Porsche Macan wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Kanada sank die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 15,9%. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen deutlichen Rückgang. Erfreuliche Nachfragezuwächse verzeichneten unter anderem Taos und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3 Limousine und Audi Q5 Sportback sowie Porsche 911.

Auf dem leicht wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir in den ersten drei Quartalen dieses Jahres 14,1% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem Saveiro, Taigun und Nivus der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem leicht über dem Vorjahresniveau liegenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sank die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle von Januar bis September 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 15,5%. Gol, T-Cross und Nivus der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika belief sich auf 10,6 (12,7)%.

Der Volkswagen Konzern lieferte in den ersten neun Monaten 2022 auf dem moderat schwächeren Markt in Brasilien im Vorjahresvergleich 19,6% weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders erfreulich entwickelten sich die Verkäufe der Modelle Gol, T-Cross und Taos der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien sank die Zahl der verkauften Konzernmodelle im Berichtszeitraum in einem moderat wachsenden Gesamtmarkt um 21,8% im Vergleich zum Vorjahr. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In den ersten neun Monaten des Jahres 2022 verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik auf einem moderat wachsenden Gesamtmarkt einen Rückgang der Verkäufe von 6,7% im Vergleich zum Vorjahr. Engpässe bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, machten sich in dieser Region ebenfalls bemerkbar, zudem brachten in China lokale Ausgangssperren im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 Beeinträchtigungen mit sich. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region betrug 10,4 (11,5)%.

Der chinesische Gesamtmarkt verzeichnete im Berichtszeitraum einen leichten Anstieg. Der Volkswagen Konzern lieferte dort 7,5% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Positiv entwickelten sich unter anderem die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle ID.3, ID.4 X, ID.4 CROZZ, ID.6 X, ID.6 CROZZ und Talagon der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q5L Sportback und Audi A7L Limousine sowie Porsche Panamera. Zudem verzeichneten unter anderem die Modelle Golf, T-Roc, Passat, Magotan und CC der Marke Volkswagen Pkw, Audi A4 Limousine, Audi Q5 sowie VS5 der Marke JETTA eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Die Modelle Bora, Lamando, Lavida, Sagitar, Tayron, Teramont und Viloran der Marke Volkswagen Pkw, der ŠKODA Kodiaq sowie Audi Q2L e-tron, Audi Q4 e-tron und Audi Q5 e-tron wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem stark wachsenden indischen Pkw-Markt verkaufte der Volkswagen Konzern in den ersten drei Quartalen dieses Jahres gegenüber dem Vorjahreszeitraum mehr als doppelt so viele Fahrzeuge. Der neue Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie der im Vorjahr neu eingeführte Kushaq der Marke ŠKODA waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns. Der Virtus der Marke Volkswagen Pkw, der Kodiaq und der Slavia der Marke ŠKODA sowie der Porsche Taycan Limousine wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Japan ging die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis September 2022 auf einem deutlich schwächeren Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 14,9% zurück. Erfreulich entwickelten sich unter anderem die Verkaufszahlen des Golf der Marke Volkswagen Pkw und des Audi Q5 Sportback.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2022 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 11,1% mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir in den ersten neun Monaten dieses Jahres 217.145 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 181.719 (+8,9%) Einheiten auf Lkw und 20.689 (+64,3%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 14.737 (-8,0%) Fahrzeuge. Seit dem 1. Juli 2021 ergänzt der amerikanische Nutzfahrzeughersteller Navistar die Marken der TRATON GROUP. In den ersten drei Quartalen 2022 verkaufte Navistar insgesamt 59.908 schwere Nutzfahrzeuge.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) sanken die Verkäufe von Januar bis September 2022 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 10,3% auf insgesamt 77.142 Einheiten; davon entfielen 59.179 auf Lkw und 3.349 auf Busse. Die Auslieferungen der Transportbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 14.614 Fahrzeuge.

In Russland sanken die Verkäufe infolge der verhängten Sanktionen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt gegenüber dem Vorjahr auf 1.506 (9.062) Einheiten; darunter waren 1.499 Lkw und 7 Busse. Mit Beginn des Konflikts werden keine Aufträge für Neufahrzeuge aus Russland angenommen.

Von Januar bis September 2022 gingen die Auslieferungen in der Türkei auf 3.383 (3.674) Fahrzeuge zurück. Davon entfielen 3.219 Einheiten auf Lkw und 106 Einheiten auf Busse sowie 58 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika waren die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr mit 2.765 Fahrzeugen nahezu unverändert; davon entfielen 2.419 auf Lkw und 346 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika erhöhten sich in den ersten drei Quartalen 2022 auf 60.543 Fahrzeuge (15.575), darunter waren 50.460 Lkw und 10.083 Busse. In den Zahlen sind seit dem 1. Juli 2021 auch die Verkäufe von Navistar enthalten, deren Fahrzeuge vor allem in den USA an Kunden übergeben wurden.

Die Auslieferungen in Südamerika sanken im Berichtszeitraum auf insgesamt 57.433 Einheiten (-5,2%); davon entfielen 51.772 auf Lkw und 5.661 auf Busse. Die Verkäufe in Brasilien sanken in den ersten neun Monaten 2022 um 11,5% auf 45.673 Einheiten. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 41.110 Lkw und 4.563 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 8.051 Fahrzeuge, darunter 7.515 Lkw und 529 Busse – das waren insgesamt 15,6% weniger als im Vorjahr.

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

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2022	2021	(%)
Europa/Übrige Märkte	91.118	109.719	-17,0
davon: EU27+3	77.142	85.972	-10,3
davon: Deutschland	20.142	23.274	-13,5
Russland	1.506	9.062	-83,4
Türkei	3.383	3.674	-7,9
Südafrika	2.765	2.781	-0,6
Nordamerika	60.543	15.575	x
davon: USA	48.396	11.414	x
Mexiko	8.149	3.199	x
Südamerika	57.433	60.597	-5,2
davon: Brasilien	45.673	51.623	-11,5
Asien-Pazifik	8.051	9.535	-15,6
Weltweit	217.145	195.426	+11,1
Scania	58.384	67.235	-13,2
MAN ²	55.756	68.534	-18,6
Navistar	59.908	14.076	x
Volkswagen Truck & Bus ²	43.097	45.581	-5,4

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

2 Die Auslieferungen von Volkswagen Truck & Bus wurden bis zum 1. Quartal 2022 innerhalb von MAN berichtet.

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 2022 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über drei Viertel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Volkswagen Finanzdienstleistungen sowie die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Scania und Porsche Holding Salzburg ein und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen. Seit dem 1. Juli 2021 ist zudem das Finanzdienstleistungsgeschäft von Navistar enthalten.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Zeitraum Januar bis September 2022 beliebt. Die Nachfrage war jedoch unterschiedlich von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Zudem wirkte die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung belastend, verstärkt durch den Russland-Ukraine-Konflikt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft sank um 5,0% auf weltweit 6,3 Mio. Kontrakte. Im Berichtszeitraum lag der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den

Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei 32,0 (36,1)%. Am 30. September 2022 belief sich der Gesamtvertragsbestand auf 24,5 (24,5) Mio. Einheiten.

Das Finanzdienstleistungsgeschäft in Europa/Übrige Märkte war in den ersten neun Monaten 2022 von der Covid-19-Pandemie und der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung sowie dem Russland-Ukraine-Konflikt beeinflusst. Die Zahl der im Berichtszeitraum unterzeichneten Neuverträge verfehlte mit 4,6 Mio. Einheiten den Vorjahreswert um 6,3%. Der Gesamtvertragsbestand erreichte Ende September 2022 mit 18,0 (18,0) Mio. Kontrakten die Größenordnung vom 31. Dezember 2021. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,2 (7,4) Mio. Verträge.

Im Berichtszeitraum nahm die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge mit den rückläufigen Fahrzeugauslieferungen im Vergleich zum Vorjahr auf 583 (785) Tsd. Kontrakte ab. Der Vertragsbestand lag am 30. September 2022 mit 3,0 Mio. Einheiten um 6,8% unter dem Niveau vom Vorjahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,7 (1,9) Mio. Verträge.

In der Region Südamerika wurden in den ersten drei Quartalen dieses Jahres 259 (260) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand nahm zum Ende des Berichtszeitraums gegenüber dem 31. Dezember 2021 auf 793 (723) Tsd. Einheiten zu. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik legten die neuen Vertragsabschlüsse im Zeitraum Januar bis September 2022 auf 904 (726) Tsd. Einheiten zu und übertrafen damit den Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 30. September 2022 auf 2,6 Mio. Kontrakte; das waren 2,0% mehr als am Jahresende 2021. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,7 (1,8) Mio. Verträge.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Berichtszeitraum sank der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation gegenüber dem Vorjahreswert um 3,4% auf 6.242.518 Fahrzeuge (einschließlich der At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China). Von Januar bis September 2022 wirkte sich die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie sowie von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastend aus. Zudem führten Störungen in der Logistik zu Verzögerungen. Der Auslandsabsatz nahm gegenüber dem Zeitraum Januar bis September 2021 um 3,7% auf 5.511.719 Fahrzeuge ab. Besonders betroffen waren Großbritannien, Brasilien und Frankreich sowie Russland, wohin der Fahrzeugexport gestoppt wurde. Einen Zuwachs verzeichneten hingegen China und Indien sowie die USA. Der Absatz im Inland ging gegenüber dem Vorjahreswert um 1,3% zurück. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz erhöhte sich auf 11,7 (11,5)%.

PRODUKTION

In den ersten neun Monaten 2022 fertigte der Volkswagen Konzern mit 6.396.565 Fahrzeugen (einschließlich der At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China) 4,9% mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Der Halbleitermangel und eine Unterbrechung von Lieferketten ausgelöst durch den Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Covid-19-Pandemie hatten Produktionsstopps im Volkswagen Konzern zur Folge;

zum Ende des Berichtszeitraums entspannte sich die Situation. Vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen hat Volkswagen entschieden, den Fertigungsbeginn von Fahrzeugen in Russland bis auf Weiteres einzustellen. Von Januar bis September 2022 stieg die Fertigung im Ausland gegenüber dem Vorjahr um 5,3% auf insgesamt 5.215.973 Fahrzeuge. Die Inlandsquote ging auf 18,5 (18,8)% zurück.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am 30. September 2022 über dem Stand zum Jahresende 2021 und dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums. Unter anderem wirkten sich Störungen in der Logistik im Berichtszeitraum negativ aus.

BELEGSCHAFT

Am 30. September 2022 waren im Volkswagen Konzern 645.868 aktive Mitarbeiter beschäftigt; weitere 12.227 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich standen 16.812 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtszeitraums lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 674.907 (672.789) Mitarbeitern über dem Stand vom Jahresende 2021. Im Inland nahm die Mitarbeiterzahl mit 292.419 Beschäftigten um 0,9% im Vergleich zum 31. Dezember 2021 ab.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

BÖRSENGANG DER PORSCHÉ AG

Im Rahmen des Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG) konnten am 28. September 2022 insgesamt 113.875.000 Vorzugsaktien der Porsche AG zu einem Platzierungspreis von 82,50€ und damit zu einem Wert von insgesamt rund 9,4 Mrd.€ erfolgreich bei Investoren platziert werden – einschließlich 14.853.260 Vorzugsaktien, um mögliche Mehrzuteilungen abzudecken. Die auf den Inhaber lautenden Stückaktien ohne Nennbetrag stammen aus dem Bestand der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart – einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG. Die gesamte Anzahl der im Rahmen des Börsengangs angebotenen Vorzugsaktien entspricht bis zu 25% des Vorzugsaktienkapitals der Porsche AG. Die stimmrechtslosen Vorzugsaktien der Porsche AG werden im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt. Bis zur vorzeitigen Beendigung der Stabilisierungsperiode am 11. Oktober 2022 wurden insgesamt 3.794.199 Vorzugsaktien wieder am Markt zurückgekauft, davon entfallen auf das dritte Quartal 3.248.460 Vorzugsaktien. Der Free-Float der Vorzugsaktien beträgt damit nach Beendigung der Stabilisierungsperiode 24,2% und umfasst 110.080.801 Vorzugsaktien.

Zusätzlich hat Volkswagen im Zusammenhang mit dem Börsengang eine Beteiligung von 25% der Porsche-Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie an die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche SE) veräußert. Als Gegenleistung hat sich die Porsche SE verpflichtet, einen Kaufpreis von rund 10,1 Mrd.€ an Volkswagen zu zahlen; dieser Kaufpreis beinhaltet eine Prämie von 7,5% auf den Platzierungspreis der Vorzugsaktien. Der Vollzug des Erwerbs der Stammaktien erfolgt in zwei Tranchen zu 79.712.501 beziehungsweise 34.162.500 Aktien.

Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns hat sich durch die Transaktionen zum 30. September 2022 um 19,2 Mrd.€ erhöht, wovon 10,8 Mrd.€ als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden. Der Zahlungsanspruch aus dem Anteilsverkauf der Stamm- und Vorzugsaktien in Höhe von 19,2 Mrd.€ wurde zum 30. September 2022 bilanziell als Forderung erfasst, der Mittelzufluss für die Vorzugsaktien sowie die erste Tranche der Stammaktien ist zu Beginn des vierten Quartals erfolgt. Der Zahlungseingang der 2. Tranche der Stammaktien wird im Januar 2023 erwartet.

Die Beschäftigten der Volkswagen AG und der Volkswagen Sachsen GmbH sollen über eine Mitarbeiterbeteiligung von 2.000€ pro Mitarbeiter am wirtschaftlichen Erfolg der Veräußerung von Anteilen an der Porsche AG partizipieren. Hierfür wurde zum Bilanzstichtag eine Rückstellung in Höhe von 0,3 Mrd.€ erfasst.

ÜBERNAHME EUROPACAR

Volkswagen hatte 2021 mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Holdings B.V. ein gemeinsames öffentliches Übernahmeangebot auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A., Paris/Frankreich über die Konsortialgesellschaft Green Mobility Holding S.A. (GMH) mit Sitz in Strassen/Luxembourg abgegeben. Ende Mai 2022 erfolgte die letzte kartellrechtliche Freigabe durch die EU-Kommission. Innerhalb einer verlängerten Angebotsfrist gab die französische Finanzmarktaufsichtsbehörde den Europcar-Aktionären die Möglichkeit, ihre Aktien der Konsortialgesellschaft anzudienen. Insgesamt nahmen 93,6% der Europcar-Aktionäre das Angebot an. Das Konsortium hat Mitte Juni 2022 gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernommen. Da die Annahmquote über 90% lag, wurde im Juli 2022 ein Squeeze-Out-Verfahren für die noch verbleibenden Europcar-Aktien eingeleitet und ein Delisting vorgenommen. Im Ergebnis hält die Konsortialgesellschaft seit 13. Juli 2022 100% der Europcar-Anteile. Der Kaufpreis liegt bei 51 Cent je Europcar-Aktie.

Ende Juni 2022 wurde der gesamte auf Volkswagen entfallende Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd.€ in die GMH eingelegt. Die Gesellschaft, an der Volkswagen 66% der Anteile hält, wird im Volkswagen Konzernabschluss nach der Equity-Methode bilanziert. Zudem ist Volkswagen 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 Zeitraum Januar bis September 2022 ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 30 Mio.€, der im Finanzergebnis erfasst wurde.

BROSE SITECH SP. Z O.O. TRANSAKTION

Nach Erfüllung aller Vollzugsbedingungen haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zu Jahresbeginn 2022 ein gemeinsames Unternehmen im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschaffen. Dafür beteiligte sich Brose zur Hälfte an der bisherigen Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem gemeinsamen Unternehmen halten Brose und Volkswagen jeweils 50%, wobei Brose die industrielle Führung übernommen hat und das gemeinsame Unternehmen – Brose Sitech Sp. z o.o. – beherrscht. Volkswagen bilanziert Brose Sitech aufgrund des vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode. Aus der Umstellung der Bilanzierungsmethode ergab sich kein wesentlicher Ergebniseffekt für den Volkswagen Konzern.

ERWERB NAVISTAR

Am 1. Juli 2021 hat eine Gesellschaft der TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar International Corporation (Navistar) mit Sitz in Lisle, Illinois/USA erworben. Aufgrund der Größe der Transaktion konnten die internen Prüfungen der der Kaufpreisallokation zugrunde liegenden Informationen erst im laufenden Geschäftsjahr abgeschlossen werden. Aus der Aktualisierung der Kaufpreisallokation ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns.

WERTBERICHTIGUNG DER ARGO AI

Volkswagen investiert zur Entwicklung autonomen Fahrens nicht weiter in Argo AI und zieht sich als Anteilseigner aus dem Unternehmen zurück. Die Beteiligung an dem Gemeinschaftsunternehmen Argo AI wurde daher zum 30. September 2022 in voller Höhe außerplanmäßig abgeschrieben. Hieraus resultiert ein Aufwand von 1,9 Mrd. €, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird.

RUSSLAND-UKRAINE-KONFLIKT

Im Berichtszeitraum führte der fortdauernde Russland-Ukraine-Konflikt, die russische Teilmobilisierung sowie die weiteren Verschärfungen der Sanktionen der westlichen Staatengemeinschaft gegen Russland zu einer angepassten Risikoeinschätzung in Bezug auf die Situation in Russland im dritten Quartal.

Auf Basis dieser Neueinschätzung wurden umfassende Wertberichtigungen auf Vermögenswerte von Produktionsstätten und Finanzdienstleistungsgesellschaften erfasst sowie Risikovorsorgen insbesondere für erwartete externe Aufwendungen aus der Einstellung der Tätigkeit in Russland vorgenommen. Darüber hinaus sind Veräußerungen von einzelnen Gesellschaften in Russland beabsichtigt.

In diesem Zusammenhang wurde im dritten Quartal 2022 ein zusätzlicher Aufwand in Höhe von rund 1,3 Mrd. € erfasst. Insgesamt ergeben sich durch die unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts im Berichtszeitraum Aufwendungen in Höhe von rund 2 Mrd. €, welche in den Kosten der Umsatzerlöse sowie im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen werden.

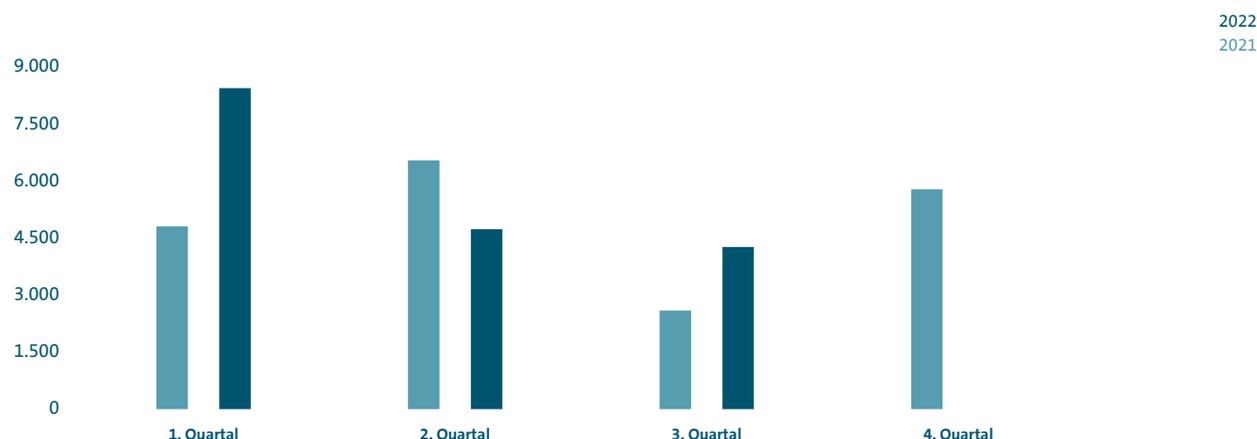
SONDEREINFLÜSSE

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 Dieselhematik ergaben sich im Berichtszeitraum im Operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse in Höhe von -0,4 (-0,2) Mrd. € im Bereich Pkw. Diese resultierten im Wesentlichen aus zusätzlichen Aufwendungen für Rechtsrisiken.

OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



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

Mio. €	2022	2021
Pkw		
Umsatzerlöse	137.702	129.226
Operatives Ergebnis	11.744	9.534
Operative Umsatzrendite (in %)	8,5	7,4
Nutzfahrzeuge¹		
Umsatzerlöse	27.964	21.305
Operatives Ergebnis	956	453
Operative Umsatzrendite (in %)	3,4	2,1
Power Engineering		
Umsatzerlöse	2.517	2.338
Operatives Ergebnis	207	-1
Operative Umsatzrendite (in %)	8,2	0,0

1 Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

In den ersten drei Quartalen 2022 erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 203,0 (186,6) Mrd.€ und lag damit merklich über dem Niveau des Vorjahres. Eine verbesserte Preisdurchsetzung, positive Mix- und Wechselkurseffekte sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen standen der weiterhin eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung entgegen. Navistar ist in den Umsatzerlösen des Konzerns mit 7,8 (1,7) Mrd.€ enthalten und wird seit dem 1. Juli 2021 einbezogen. Im Berichtszeitraum erwirtschaftete der Volkswagen Konzern 82,6 (82,7)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis verbesserte

sich auf 39,2 (33,8) Mrd.€. Die Bruttomarge nahm auf 19,3 (18,1)% zu.

Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns übertraf von Januar bis September 2022 mit 17,5 Mrd.€ den Vorjahreswert um 3,3 Mrd.€. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen konnte auf 8,6 (7,6)% gesteigert werden. Positive Effekte resultierten im Wesentlichen aus der Preispositionierung sowie dem Mix. Die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen sowie positive Effekte aus Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (Zinssicherungen) im Finanzdienstleistungsbereich in Höhe von 0,7 Mrd.€ hatten einen erhöhenden Einfluss auf das Konzernergebnis. Gegenläufig wirkten im Berichtszeitraum höhere Produktkosten, insbesondere für Rohstoffe, sowie Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen in Höhe von rund 2 Mrd.€ als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts. Im Bereich Pkw waren im Zeitraum Januar bis September 2022 Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen bei SEAT in Höhe 0,2 Mrd.€ enthalten. Im Vorjahr waren Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Bereich Nutzfahrzeuge (0,7 Mio.€) zu berücksichtigen. Im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG waren Transaktionskosten in Höhe von 0,1 Mrd.€ aufwandswirksam zu erfassen. Zudem sollen die Beschäftigten der Volkswagen AG und der Volkswagen Sachsen GmbH über eine Mitarbeiterbeteiligung von 2.000 € pro Mitarbeiter am wirtschaftlichen Erfolg der Veräußerung von Anteilen an der Porsche AG partizipieren; hierfür wurden 0,3 Mrd.€ in den Personalkosten erfasst.

Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik belasteten das Operative Ergebnis in Höhe von -0,4 (-0,2) Mrd.€. In den ersten neun Monaten 2022 verbesserte sich das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns insgesamt um 3,1 Mrd.€ auf 17,1 Mrd.€, die operative Umsatzrendite stieg auf 8,4 (7,5)%.

Das Finanzergebnis nahm um 0,4 Mrd. € auf –0,1 Mrd. € ab. Die im Finanzergebnis enthaltenen Zinsaufwendungen gingen bewertungsbedingt vor allem aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Rückstellungen um 1,1 Mrd. € zurück. Das übrige Finanzergebnis war durch die außerplanmäßige Abschreibung der Beteiligung an der Argo AI in Höhe von 1,9 Mrd. € im übrigen Beteiligungsergebnis sowie durch Kursveränderungen, insbesondere infolge des Russland-Ukraine-Konflikts im Wertpapier- und Fondsergebnis belastet. Positive Wechselkurseffekte standen den beiden Effekten entgegen. Das Vorjahr war zudem durch Bewertungseffekte auf Termingeschäfte zum Kauf neuer Anteile an QuantumScape negativ beeinflusst.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns verbesserte sich von Januar bis September 2022 um 2,7 Mrd. € auf 17,0 Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern legte gegenüber Vorjahr mit 12,8 Mrd. € um 1,4 Mrd. € zu.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

In den ersten neun Monaten 2022 erwirtschaftete der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse in der Höhe von 168,2 (152,9) Mrd. €. Der Anstieg resultierte aus Verbesserungen vor allem in der Preispositionierung, im Mix und der Wechselkursentwicklung. Der geringere Fahrzeugabsatz infolge von Engpässen bei der Teileversorgung hatte einen negativen Einfluss. Der Bereich Pkw erzielte im Berichtszeitraum moderat über Vorjahr liegende Umsatzerlöse. Im Bereich Nutzfahrzeuge erhöhten sich die Umsatzerlöse mit 31,3% gegenüber Vorjahr stark, hierbei ist zu berücksichtigen, dass im Vorjahr das Geschäft von Navistar erst ab Juli 2021 enthalten war. Die Umsatzerlöse im Bereich Power Engineering fielen merklich höher aus als ein Jahr zuvor. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen gegenüber Vorjahr zu, die darin enthaltenen ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten stiegen. Der Anteil der Umsatzkosten an den Umsatzerlösen war rückläufig. Mit 8,2 (7,5)% fiel die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, höher aus als in den ersten neun Monaten des Vorjahres, da die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten stark zunahmen.

Im Zeitraum Januar bis September 2022 lagen die Vertriebskosten nahezu auf dem Niveau des Vorjahres. Ihr Anteil an den Umsatzerlösen war rückläufig. Die Verwaltungskosten sowie deren Anteil an den Umsatzerlösen nahmen im gleichen Zeitraum zu. Das Sonstige betriebliche Ergebnis ging um 0,3 Mrd. € auf 0,8 Mrd. € zurück. In beiden Zeiträumen wirkten negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von –0,4 (–0,2) Mrd. € sowie Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen belastend.

Im Zeitraum Januar bis September 2022 übertraf das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile mit 12,9 Mrd. € den Wert des Vorjahres um 2,9 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite erhöhte sich auf 7,7 (6,5)%. Der Anstieg gegenüber Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus einer vorteilhaften Preispositionierung und Mixentwicklung. Der Absatzzrückgang infolge von Engpässen in der Teileversorgung, höhere Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe), Belastungen aus dem Russland-Ukraine-Konflikt, Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG und im Berichtszeitraum zu erfassende negative Sondereinflüsse hatten einen gegenläufigen Einfluss. Mit 13,3 (10,2) Mrd. € verbesserte sich das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen um 3,1 Mrd. €; die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen nahm auf 7,9 (6,7)% zu.

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

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im Zeitraum Januar bis September 2022 lagen die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei 34,8 Mrd. € und nahmen gegenüber Vorjahr um 3,2% zu. Die Kosten der Umsatzerlöse blieben in der Größenordnung des Vorjahres. Bei gestiegenen Umsätzen aus dem Leasinggeschäft erhöhten sich die Kosten der Umsatzerlöse unterproportional.

Infolge der verbesserten Geschäftsentwicklung, unterstützt vor allem durch die weiterhin große Nachfrage bei Gebrauchtwagen sowie positive Effekte aus Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (Zinssicherungen), erhöhte sich das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs insgesamt um 0,2 Mrd. € auf 4,2 Mrd. €. Gegenläufig wirkten in den ersten neun Monaten des Jahres 2022 vor allem Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, die im Sonstigen betrieblichen Ergebnis zu erfassen waren. Die operative Umsatzrendite stieg auf 12,0 (11,8)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

Im Zeitraum Januar bis September 2022 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 37,5 Mrd. €, das waren 4,9 Mrd. € mehr als in den ersten neun Monaten des Vorjahres. Der Anstieg resultierte vor allem aus dem besseren Ergebnis. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf –10,6 (–3,7) Mrd. € und resultierte im Wesentlichen aus einem geringeren Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und einem höheren Aufbau der Verbindlichkeiten, die einen Aufbau der Vorräte und der Forderungen sowie einen Abbau der sonstigen Rückstellungen nicht kompensieren konnten. Die Liquiditätsabflüsse aus der Dieselthematik waren höher als ein Jahr zuvor. Die Zahlung

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

Mio. €	2022	2021
Pkw		
Brutto-Cash-flow	22.260	19.564
Veränderung Working Capital	-78	1.995
Cash-flow laufendes Geschäft	22.182	21.559
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-15.409	-11.647
Netto-Cash-flow	6.772	9.912
Nutzfahrzeuge¹		
Brutto-Cash-flow	2.907	2.210
Veränderung Working Capital	-3.050	-1.271
Cash-flow laufendes Geschäft	-143	939
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-1.238	-3.780
Netto-Cash-flow	-1.381	-2.842
Power Engineering		
Brutto-Cash-flow	286	270
Veränderung Working Capital	-69	-65
Cash-flow laufendes Geschäft	217	205
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-32	-56
Netto-Cash-flow	185	150

1 Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

der Geldbuße aus dem EU-Kartellverfahren gegen Scania führte im Berichtszeitraum zu einem Mittelabfluss in Höhe von 0,9 Mrd. €. In der Folge verringerte sich der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft um 2,0 Mrd. € auf 26,9 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts stieg um 1,1 Mrd. € auf 16,9 Mrd. €. Hierin enthalten ist auch der gesamte auf Volkswagen entfallende und in die Green Mobility Holding eingelegte Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd. € für den Erwerb von Europcar.

Aus der Finanzierungstätigkeit flossen Mittel in Höhe von 14,9 (10,0) Mrd. € ab. Sie berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden, die Rückzahlung der im Februar 2022 gekündigten Hybridanleihe sowie die Begebung der im März 2022 erfolgreich platzierten Hybridanleihen und die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG in Höhe von 3,8 Mrd. €.

Am 30. September 2022 lag der Zahlungsmittelbestand des Volkswagen Konzerns laut Kapitalflussrechnung bei 33,0 (36,0) Mrd. €.

Ende September 2022 verzeichnete der Konzern eine Netto-Liquidität in Höhe von -134,8 Mrd. €, am Jahresende 2021 waren es -136,6 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im Berichtszeitraum erzielte der Konzernbereich Automobile mit 25,5 Mrd. € ergebnisbedingt einen um 3,4 Mrd. € über dem Vorjahr liegenden Brutto-Cash-flow. Die Veränderung im Working Capital lag bei -3,2 (0,7) Mrd. €. Ein höherer Aufbau der Verbindlichkeiten konnte einen Aufbau der Vorräte sowie einen Abbau der sonstigen Rückstellungen im Vorjahresvergleich nicht kompensieren. Die Liquiditätsabflüsse aus der Dieselthematik waren höher als ein Jahr zuvor. Die Zahlung der Geldbuße aus dem EU-Kartellverfahren gegen Scania führte im Berichtszeitraum zu einem Mittelabfluss. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft ging in der Folge um 0,4 Mrd. € auf 22,3 Mrd. € zurück.

In den ersten neun Monaten 2022 belief sich die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Konzernbereichs Automobile auf 16,7 Mrd. €; das waren 1,2 Mrd. € mehr als ein Jahr zuvor. Die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) nahmen um 1,3 Mrd. € auf 7,2 Mrd. € zu. Die Sachinvestitionsquote erhöhte sich auf 4,3 (3,9) %. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte sowie unsere modularen Baukästen und Plattformen. Im Berichtszeitraum stiegen die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten um 1,7 Mrd. € auf 7,1 Mrd. €. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ nahm trotz strategischer Investitionen in diverse Unternehmen, vor allem in Europcar, gegenüber Vorjahr ab. Hierin enthalten war der Verkauf der Sitech Sp. z o.o. Im Vorjahreszeitraum war hier unter anderem der Erwerb von Navistar enthalten.

Von Januar bis September 2022 ging der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile um 1,6 Mrd. € auf 5,6 Mrd. € zurück.

Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden und verzeichnete im Berichtszeitraum insgesamt einen Mittelabfluss von 4,9 (8,7) Mrd. €. Aus den im März 2022 über die Volkswagen International Finance N.V. erfolgreich begebenen Hybridanleihen im Gesamtnennbetrag von 2,25 Mrd. € ergab sich zudem ein Mittelzufluss. Sie bestehen zum einen aus einer 1,0 Mrd. € Anleihe, die mit einem Kupon von 3,748 % ausgestattet und erstmals nach fünf Jahren und neun Monaten kündbar ist, und zum anderen aus einer 1,25 Mrd. € Anleihe, die einen Kupon von 4,375 % hat und erstmals nach neun Jahren gekündigt werden kann. Beide Anleihen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – die Netto-Liquidität sowie das Eigenkapital. Die Rückzahlung der im Februar 2022 gekündigten Hybridanleihe führte im Berichtszeitraum zu einem Mittelabfluss von 1,1 Mrd. €. Im Mai 2022 erfolgte die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG. Dem gegenüber standen

Mittelzuflüsse aus Dividendenzahlungen der Finanzdienstleistungsgesellschaften. Im Vorjahreszeitraum war die Rückzahlung einer Hybridanleihe enthalten.

Am 30. September 2022 stieg die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile auf 31,6 Mrd. €; Ende Dezember 2021 hatte sie 26,7 Mrd. € betragen. Der Mittelzufluss aus dem Börsengang der Porsche AG ist hierin noch nicht enthalten.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Mit 12,0 Mrd. € erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen von Januar bis September 2022 einen um 14,3% über dem Vorjahreswert liegenden Brutto-Cash-flow. Die Veränderung im Working Capital lag bei -7,4 (-4,3) Mrd. €. Ein geringerer Aufbau von Vermieteten Vermögenswerten stand im Vorjahresvergleich einem Aufbau von Forderungen und einem geringeren Abbau von Vorräten gegenüber. In der Folge nahm der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft um 1,6 Mrd. € auf 4,6 Mrd. € ab.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts war mit 0,2 (0,4) Mrd. € gegenüber Vorjahr rückläufig.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen kam es im Berichtszeitraum zu einem Mittelabfluss in Höhe von -10,0 (-1,3) Mrd. €. Hierin sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie übrige Finanzschulden und Dividendenzahlungen der Finanzierungsgesellschaften enthalten.

Ende September belief sich die branchenübliche negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf -166,4 Mrd. €, am 31. Dezember 2021 lag sie bei -163,3 Mrd. €.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Am 30. September 2022 verzeichnete der Volkswagen Konzern eine Bilanzsumme in Höhe von 574,0 Mrd. €; das waren 8,6% mehr als am Jahresende 2021. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus den Erlösen des erfolgreichen Börsengang der Porsche AG, dem höheren Ergebnis, aus der Zins- und Währungskursentwicklung sowie den im Berichtszeitraum platzierten Hybridanleihen. Mit 189,0 Mrd. € übertraf das Eigenkapital des Konzerns am Ende des dritten Quartals 2022 den Wert vom 31. Dezember 2021 um 42,9 Mrd. €. Durch den Börsengang der Porsche AG erhöht sich das Eigenkapital um 19,2 Mrd. €, wovon 10,8 Mrd. € als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden. Die Eigenkapitalquote stieg auf 32,9 (27,6) %.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Im Konzernbereich Automobile erhöhten sich die Immateriellen Vermögenswerte Ende September 2022 im Wesentlichen aufgrund gestiegener Aktivierungen von Entwicklungskosten. Die Sachanlagen verringerten sich im Wesentlichen infolge über den Zugängen liegender Abschreibungen leicht. Die At Equity bewerteten Anteile nahmen aufgrund der Zunahme aus Kapitalerhöhungen, insbesondere an der Green Mobility Holding sowie der positiven Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zu.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	30.09.2022	31.12.2021
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	141.812	133.857
Kurzfristige Vermögenswerte	115.809	86.362
Bilanzsumme	257.621	220.218
Eigenkapital	130.780	93.894
Langfristige Schulden	73.790	80.621
Kurzfristige Schulden	53.051	45.704
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	34.984	34.730
Kurzfristige Vermögenswerte	14.928	12.264
Bilanzsumme	49.912	46.994
Eigenkapital	14.405	12.807
Langfristige Schulden	17.910	17.778
Kurzfristige Schulden	17.596	16.409
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	1.855	1.804
Kurzfristige Vermögenswerte	3.268	2.914
Bilanzsumme	5.123	4.718
Eigenkapital	2.596	2.322
Langfristige Schulden	395	524
Kurzfristige Schulden	2.132	1.872

Die im Berichtszeitraum beschlossenen Dividenden der Gemeinschaftsunternehmen und die außerplanmäßige Abschreibung der Beteiligung an der Argo AI wirkten gegenläufig. Vor allem aufgrund von positiven Einflüssen aus der Derivatebewertung fielen die langfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte höher aus als ein Jahr zuvor. Insgesamt stiegen die Langfristigen Vermögenswerte um 8,3 Mrd. € auf 178,7 Mrd. €.

Am 30. September 2022 erhöhten sich die Kurzfristigen Vermögenswerte gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 32,5 Mrd. € auf 134,0 Mrd. €. Die darin enthaltenen Vorräte stiegen vor allem produktionsbedingt und resultieren unter anderem aus Störungen in der Logistikkette. Die Wechselkursentwicklung hatte zudem einen negativen Einfluss. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen um 24,0 Mrd. € auf 42,3 Mrd. € zu. Hierin enthalten war vor allem der Zahlungsanspruch aus dem Börsengang der Porsche AG (teilweiser Anteilsverkauf der Stamm- und Vorzugsaktien) in Höhe von 19,2 Mrd. €, der zum 30. September 2022 bilanziell als Forderung erfasst wurde. Außerdem wirkten im Berichtszeitraum höhere Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie positive Einflüsse aus der Derivatebewertung in dieser Position. Der Zahlungsmittelbestand im Konzernbereich Automobile ging um 1,1 Mrd. € auf 24,4 Mrd. € zurück.

Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte umfassten am Ende des dritten Quartals 2022 vor allem die abgehenden Buchwerte der Vermögenswerte von zur Veräußerung vorgesehenen Tochtergesellschaften von TRATON und Porsche in Russland. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die abgehenden Buchwerte der zugehörigen Schulden.

Im Konzernbereich Automobile erhöhte sich das Eigenkapital Ende September 2022 um 38,8 Mrd. € auf 147,8 Mrd. €. Die Erlöse aus dem erfolgreichen Börsengang der Porsche AG, die gute Ergebnisentwicklung, geringere versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen, positive Einflüsse aus der Währungsumrechnung und die im März 2022 begebenen Hybridanleihen wirkten eigenkapitalerhöhend, während die Rückzahlung der im ersten Quartal 2022 gekündigten Hybridanleihe und die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG das Eigenkapital reduzierte. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital erhöhten sich durch den Verkauf von Aktien an der Porsche AG um 10,8 Mrd. €. Sie sind nun im Wesentlichen den Minderheitsaktionären der Porsche AG und der TRATON GROUP zuzurechnen.

Die Langfristigen Schulden gingen um 6,8 Mrd. € auf 92,1 (98,9) Mrd. € zurück. Die darin enthaltenen Pensionsrückstellungen reduzierten sich insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes. Die langfristigen sonstigen Schulden erhöhten sich unter anderem aufgrund von Effekten aus der Derivatebewertung, die in den sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten sind. Zum 30. September 2022 nahmen die Kurzfristigen Schulden deutlich auf 72,8 (64,0) Mrd. € zu. Die kurzfristigen Finanzschulden lagen bei –15,3 (–10,2) Mrd. €. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert in beiden Zeiträumen negativ. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen übertrafen den Wert des Jahresende 2021. Die kurzfristigen sonstigen Schulden fielen höher aus als ein Jahr zuvor; die darin enthaltenen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten nahmen unter anderem aufgrund von Effekten aus der Derivatebewertung gegenüber dem 31. Dezember 2021 zu.

Am Ende des Berichtszeitraums belief sich die Bilanzsumme des Konzernbereichs Automobile auf 312,7 Mrd. €; das waren 15,0% mehr als am Jahresende 2021.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Am 30. September 2022 wies der Konzernbereich Finanzdienstleistungen eine gegenüber dem 31. Dezember 2021 um 4,7 Mrd € höhere Bilanzsumme in Höhe von 261,4 Mrd. € aus.

Insgesamt legten die Langfristigen Vermögenswerte um 3,3% gegenüber dem Jahresende 2021 zu. Die darin enthaltenen Vermieteten Vermögenswerte stiegen wechselkursbedingt.

Mit 98,4 (98,8) Mrd. € lagen die Kurzfristigen Vermögenswerte insgesamt auf dem Niveau des Vorjahres. Die darin enthaltenen kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen und die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte erhöhten sich, während die Zahlungsmittel abnahmen.

Ende September 2022 entfielen 45,5 (48,6)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen fiel Ende September 2022 mit 41,2 Mrd. € um 4,1 Mrd. € höher aus als am 31. Dezember 2021. Die Eigenkapitalquote lag bei 15,8 (14,5)%.

Mit 117,5 (119,1) Mrd. € erreichten die Langfristigen Schulden nahezu die Größenordnung des Vorjahresbilanzstichtags. Die langfristigen Finanzschulden gingen zurück, während die langfristigen sonstigen Schulden stiegen.

Gestiegene kurzfristige Finanzschulden, denen niedrigere sonstige kurzfristige Schulden entgegenstanden führten dazu, dass die Kurzfristigen Schulden insgesamt im Vergleich zum 31. Dezember 2021 um 2,2 Mrd. € auf 102,6 Mrd. € zunahmen.

Am 30. September 2022 verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen ein Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft in Höhe von 26,7 (26,7) Mrd. €.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Infolge des Russland-Ukraine-Konflikts und der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus in China – verbunden mit den Einschränkungen aufgrund der dort verfolgten Null-Covid-Strategie – hat sich die Risikosituation verschärft.

Wesentliche Unsicherheiten infolge des Russland-Ukraine-Konflikts bestehen insbesondere hinsichtlich der möglichen Auswirkungen des Handelns der politischen Akteure, hauptsächlich im Hinblick auf Dauer, Intensität und Zuteilung der Energieversorgung sowie deren Auswirkungen auf die Lieferkette.

Stärkere Beeinträchtigungen können sich, vor allem in Europa aufgrund einer möglichen Gasmangellage, insbesondere im Zusammenhang mit der Versorgung der Produktion mit Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie Teilen ergeben. Zudem können Belastungen aus volatilen und höheren Energie- und Rohstoffpreisen resultieren. Steigende Inflationsraten können darüber hinaus die Kaufkraft und das Käuferverhalten negativ beeinflussen und die Nachfrage nach unseren Produkten dämpfen. Ferner könnten sich ein weiterer Wertberichtigungsbedarf auf Vermögenswerte sowie die Notwendigkeit der Bildung zusätzlicher Risikovorsorgen ergeben.

Auf Basis der Entwicklungen in den ersten neun Monaten passen wir unsere Prognose für folgende Spitzenkennzahlen an:

Vor dem Hintergrund des weltweit beeinträchtigten Marktumfelds, der eingeschränkten Teileverfügbarkeit sowie Störungen in der Logistik gehen wir für die Auslieferungen an Kunden davon aus, dass sie sich in der Größenordnung des Vorjahres bewegen werden. Für die Umsatzerlöse des Bereichs Pkw rechnen wir nun damit, dass sie um 5 bis 10% über dem Vorjahreswert liegen werden.

Für das Operative Ergebnis des Konzerns vor und inklusive Sondereinflüssen bestätigen wir die operative Umsatzrendite in der Bandbreite von 7,0 bis 8,5% und rechnen damit, dass sie im oberen Drittel liegen wird.

Die zum Halbjahr 2022 angepasste Prognose für die Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge sowie für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen behalten wir bei: für das Operative Ergebnis des Bereichs Pkw vor und inklusive Sondereinflüssen die angehobene operative Umsatzrendite zwischen 8 und 9%, die abgesenkte operative Umsatzrendite des Bereichs Nutzfahrzeuge von 4 bis 5%, für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen das höhere Operative Ergebnis in der Größenordnung von rund 5 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir weiterhin von höheren Vorleistungen in neue Technologien aus und rechnen in der Folge mit einem steigenden Primäraufwand der Forschungs- und Entwicklungskosten und einer F&E-Quote von rund 8%. Für die Sachinvestitionsquote rechnen wir nun wieder mit unserer ursprünglichen Erwartung von 5,5%. Den Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile erwarten wir weiterhin in der Größenordnung des Vorjahres. Belastungen für das Working Capital können sich aus einer instabilen Versorgung der Produktion und Störungen der Logistik in der Vertriebsorganisation ergeben. Die Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile, ohne Effekte aus dem Börsengang der Porsche AG, erwarten wir weiterhin um bis zu 15% über dem Vorjahreswert.

Die Prognose für alle übrigen Spitzenkennzahlen bleibt unverändert.

Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2022 finden Sie auf Seite 29.

Dieselthematik

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

Das von der Staatsanwaltschaft Stuttgart bezüglich der Dieselthematik auch gegen ein Vorstandsmitglied der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG geführte strafrechtliche Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts des Betruges und der unzulässigen Werbung wurde unter anderem bezüglich des Vorstandsmitglieds zwischenzeitlich gegen Zahlung einer Geldauflage Ende April 2022 eingestellt.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In Brasilien wurde in der ersten verbraucherrechtlichen Sammelklage die Revision von Volkswagen do Brasil gegen das Berufungsurteil durch den Superior Court of Justice im August 2022 teilweise zurückgewiesen. Volkswagen do Brasil hat dagegen ein Rechtsmittel eingelegt. Die Klägerin hat in der zweiten dort anhängigen verbraucherrechtlichen Sammelklage gegen das klageabweisende erstinstanzliche Urteil aus Oktober 2021 Berufung eingelegt.

In England und Wales wurden rund 91 Tsd. Ansprüche der Group Litigation gegen den Volkswagen Konzern im Mai 2022 durch einen außergerichtlichen Vergleich in Höhe von 193 Mio. GBP (231 Mio. €) sowie einem gesonderten Beitrag

zu den Anwaltskosten und sonstigen Gebühren der Kläger beigelegt.

In den Niederlanden hat das Gericht in der Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) im März 2022 ein Zwischenurteil erlassen und darin festgestellt, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadenersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Zudem sei das Gericht in Amsterdam für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande nicht zuständig. Die DEJF hat gegen das Urteil Berufung eingelegt.

In Deutschland befand der Bundesgerichtshof (BGH) in einem Urteil aus Juni 2022, in dem es um Schadenersatzforderungen von Schweizer Fahrzeugherstellern ging, die Abtretung von Forderungen an die financialright GmbH für wirksam. Der BGH setzte sich mit der inhaltlichen Begründetheit der Ansprüche nicht auseinander. Im Juli 2022 entschied der BGH in einem weiteren Grundsatzurteil betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, dass Käufern von Neufahrzeugen anderer Konzernmarken kein Anspruch auf Restschadenersatz gegen die Volkswagen AG zustehe.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat im Juli 2022 entschieden, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine verbaute temperaturabhängige Emissionsregelung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschalteneinrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang hat der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium entwickelt, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ aktiv ist. Volkswagen bewertet die Auswirkungen der Entscheidung und befindet sich hierzu im Austausch mit den Behörden.

3. Verfahren in den USA/Kanada

Im Juni 2022 hatte das Superior Court of Quebec den zur Beilegung einer privaten zivilrechtlichen auf Strafschadenersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec geschlossenen Vergleich genehmigt. Gegen die gerichtliche Genehmigung ist ein auf die Regelung bezüglich der Anwaltskosten beschränktes Rechtsmittel anhängig.

Im Januar 2017 hatte Volkswagen ein drittes Partial Consent Decree mit dem U.S. Department of Justice (DOJ) und der U.S. Environmental Protection Agency (EPA) geschlossen, welches das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ im April 2017 genehmigt hatte. Das dritte Partial Consent Decree legte zivilrechtliche Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act in Bezug auf die 2,0 l und 3,0 l TDI-Fahrzeuge bei und umfasste eine zivilrechtliche Strafe sowie Überwachungs-, Prüf- und Compliance-Verpflichtungen. Des Weiteren hatte das Gericht im Juli 2017 das Third California Partial Consent Decree genehmigt, in welchem Volkswagen

sich mit dem Attorney General des Bundesstaates Kalifornien und dem California Air Resources Board (CARB) geeinigt hatte, zivilrechtliche Strafen zu zahlen und Kosten zu erstatten. Zuletzt hat Volkswagen mit Zustimmung der beteiligten US- und kalifornischen Behörden beantragt, die beiden Consent Decrees zu beenden, weil alle Forderungen daraus erfüllt worden sind. Im September 2022 hat das Gericht die Beendigung genehmigt.

4. Sonderprüfung

Die Volkswagen AG hatte beim Landgericht Braunschweig eine Unterlassungsklage gegen den vom Oberlandesgericht Celle bestellten Sonderprüfer mit dem Antrag erhoben, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat. Das Landgericht Braunschweig hat die Unterlassungsklage im Sommer 2022 abgewiesen, die Volkswagen AG hat daraufhin Berufung beim Oberlandesgericht Braunschweig eingelegt.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Im Kapitalanlegermusterverfahren der ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche SE hat der 1. Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle Ende September 2022 mit Musterverfahrensentscheid sämtliche von den Klägern beantragten Feststellungsziele zurückgewiesen oder für gegenstandslos erklärt. Damit wurde den Musterbeklagten vollumfänglich Recht gegeben. Die Volkswagen AG haftet nach der Entscheidung des Gerichts unter anderem deshalb nicht, weil die Kläger eine Kenntnis des Vorstands der Volkswagen AG von den angeblich unrichtigen oder veröffentlichungsbedürftigen Kapitalmarktinformationen nicht ausreichend dargelegt haben. Ferner könne ein behauptetes Wissen von Aufsichtsratsmitgliedern dem Vorstand selbst dann nicht zugerechnet werden, wenn es unterstellt würde. Der Musterverfahrensentscheid kann von den Klägern innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung mit der Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof angefochten werden.

Im April 2022 hat Scania Rechtsmittel am Europäischen Gerichtshof gegen das Urteil des Gerichts der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) aus Februar 2022 im Zusammenhang mit der von der Europäischen Kommission verhängten Geldbuße wegen des Vorwurfs des unzulässigen Informationsaustauschs zwischen bestimmten Lkw-Herstellern eingelegt.

In der zunächst vom US District Court des Northern District von Kalifornien abschließend abgelehnten überarbeiteten kartellrechtlichen Sammelklage, in der behauptet wurde, 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, lehnte das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) den Ende 2021 gestellten klägerischen Antrag auf erneute Verhandlung über den Beschluss, mit dem das Gericht die Entscheidung des US District Court bestätigt hatte, im Januar 2022 im Rechtsmittelverfahren ab. Im Februar 2022 wies ferner der District Court den Antrag zurück, mit dem die Kläger die Einreichung einer neuen Klageschrift unter Aufhebung des bisherigen Urteils angestrebt hatten. Im Juni 2022 lehnte der US Supreme Court die dagegen eingelegten Rechtsmittel der Kläger endgültig ab.

Die EU-Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) haben im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche durchsucht beziehungsweise förmliche Auskunftsverlangen zugestellt. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftersuchen der EU-Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis heute dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und Vans bis zu 3,75 t) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen

nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten („recyclates, recyclability, recovery“) erfolgen. Die untersuchte Zuwiderhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG hat das Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission beantwortet. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem hat die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG gerichtet.

Die im Dezember 2021 von Navistar geschlossene endgültige Vereinbarung zur Beilegung von Auseinandersetzungen über die Höhe von Gewinnbeteiligungen im Rahmen von betrieblichen Versorgungszusagen von Navistar („Profit Sharing Settlement Agreement“) wurde vom zuständigen Gericht im Juni 2022 endgültig genehmigt. Navistar hat die noch ausstehenden Zahlungen zur Erfüllung der Vereinbarung von rund 0,4 Mrd. € vollständig geleistet.

Im September 2022 hat die GT Gettaxi Ltd. die Klage gegen die Volkswagen AG und einen weiteren Beklagten, in der

insbesondere hohe angebliche Schadensersatzforderungen geltend gemacht wurden, fallengelassen. Die Klage war im August 2021 erstinstanzlich wegen Unzuständigkeit der zyprischen Gerichte abgewiesen worden, wogegen die GT Gettaxi Ltd. Rechtsmittel beim Obersten Gerichtshof (Supreme Court), der letzten zyprischen Berufungsinstanz, eingelegt hatte.

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.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2022 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2021 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, Energie- und sonstigen

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 2021 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 die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 auf einem insgesamt geringeren Niveau weiter wachsen wird – vorbehaltlich einer sich nicht verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Risiken sehen wir in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten, strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern sowie den realwirtschaftlichen Auswirkungen weltweit hoher Inflationsraten und steigender Zinsniveaus. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet – insbesondere ergeben sich Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt, unter anderem in Bezug auf die Versorgungssicherheit mit Energierohstoffen in Europa. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine abnehmende, aber positive Dynamik verzeichnen werden.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2022 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer sich nicht verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – voraussichtlich auf dem des Vorjahres liegen und das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen. In Westeuropa rechnen wir für 2022 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw moderat unter dem Vorjahreswert. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2022 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen das Vorjahresniveau leicht unterschreitet. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2022 den Vorjahreswert voraussichtlich sehr stark verfehlen – insbesondere aufgrund des Einbruchs des russischen Marktes infolge der Sanktionen. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2022 mit einem Verkaufsvolumen moderat unter dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2022 im Vergleich zum Vorjahr

insgesamt leicht steigen werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2022 voraussichtlich moderat über dem Vorjahresniveau liegen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2022 – vorbehaltlich einer sich nicht verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – mit einem Verkaufsvolumen leicht unter dem Vorjahresniveau.

Wir erwarten für 2022, 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 insgesamt leicht positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2022 mit einer insgesamt merklich steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2022 weiterhin 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 wachstumstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeiten wir mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und unserer Baukästen daran, die Vorteile unseres Mehrmarken Konzerns noch gezielter zu nutzen.

Wir gehen davon aus, dass sich die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2022 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen in der Größenordnung des Vorjahres bewegen werden – unter der Annahme einer sich nicht verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Infolge der strukturellen Unterversorgung mit Halbleitern wird das Geschäftsjahr 2022 weiterhin durch Lieferengpässe belastet sein. Wir rechnen damit, dass sich die Versorgung mit Halbleitern im vierten Quartal weiter verbessern wird. Störungen in der Logistik können zusätzlich belastend wirken.

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 im Jahr 2022 die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns um 8 bis 13% und die des Bereichs Pkw 5 bis 10% über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das Operative Ergebnis des Konzerns vor und inklusive Sondereinflüssen rechnen wir im Jahr 2022 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 7,0 und 8,5%. Für das Operative Ergebnis des Bereichs Pkw vor und inklusive Sondereinflüssen erwarten wir eine operative Umsatzrendite zwischen 8 und 9%. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei stark über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen inklusive Navistar von einer operativen Umsatzrendite zwischen 4 und 5% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse moderat über denen des Vorjahres und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir bei spürbar über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von rund 5 Mrd. €.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Zu Beginn des Jahres 2022 haben wir die Berichtsstruktur nach Marken und Geschäftsfeldern an die aktuelle Strategie und Führungsstruktur des Konzerns angepasst.

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Zeitraum Januar bis September 2022 trotz eines Volumenrückgangs infolge der Covid-19-Pandemie, des Russland-Ukraine-Konflikts und der weiterhin eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit aufgrund von Engpässen bei der Teileversorgung Umsatzerlöse in Höhe von 203,0 (186,6) Mrd.€. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen legte auf 17,5 (14,2) Mrd.€ zu. Aus der Dieselthematik ergaben sich in den ersten neun Monaten dieses Jahres Sondereinflüsse in Höhe von -0,4 (-0,2) Mrd.€.

Von der Markengruppe Volumen wurden im Berichtszeitraum 3,0 (3,2) Mio. Fahrzeuge abgesetzt und Umsatzerlöse von 81,4 (74,9) Mrd.€ erzielt. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen lag bei 3,7 (2,5) Mrd.€.

In den ersten drei Quartalen 2022 setzte die Marke Volkswagen Pkw 1,9 (2,1) Mio. Fahrzeuge ab; der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung. Die Modelle der ID.-Familie und der T-Roc wurden verstärkt nachgefragt, auch der neue Taigo war sehr beliebt. Im Vergleich zum Vorjahr nahmen die Umsatzerlöse um 6,1% auf 52,0 Mrd.€ zu. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verdoppelte sich auf 2,5 (1,2) Mrd.€, was vor allem auf geringere Verkaufshilfen, eine verbesserte Preisdurchsetzung und positive Mixeffekte zurückzuführen war. Höhere Rohstoffkosten wirkten ergebnisbelastend. Aus der Dieselthematik ergaben sich negative Sondereinflüsse.

Der Absatz der Marke ŠKODA übertraf im Berichtszeitraum mit 646 (596) Tsd. Fahrzeugen das Niveau des Vorjahres. Zuwächse verzeichneten insbesondere der Enyaq iV und der Kushaq. Die Umsatzerlöse erhöhten sich auf 15,2 (13,3) Mrd.€. Der Russland-Ukraine-Konflikt belastete das Operative Ergebnis mit einem mittleren dreistelligen Millionenbetrag; es ging auf 856 (900) Mio.€ zurück. Mixeffekte wirkten positiv und kompensierten die Belastungen aus Produktkosten und Wechselkursen.

SEAT und CUPRA setzten im Zeitraum Januar bis September dieses Jahres 333 Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 13,4% weniger als im Vorjahr. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Eine steigende Nachfrage verzeichnete der CUPRA Formentor, der CUPRA Born wurde positiv im Markt aufgenommen. Die Umsatzerlöse übertrafen mit 7,8 Mrd.€ den Vorjahreswert um 7,7%. Infolge positiver Mixeffekte, einer verbesserten Preisdurchsetzung und Kostenreduzierungen lag das Operative Ergebnis von SEAT deutlich in der Gewinnzone, Einmalaufwendungen für Restrukturierungen in Höhe von 244 Mio.€ führten jedoch zu einem Operativen Verlust von -10 (-159) Mio.€.

Der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge verfehlte im Berichtszeitraum mit weltweit 237 (246) Tsd. das Niveau des Vorjahres. Die Umsatzerlöse erhöhten sich auf 8,0 (7,3) Mrd.€. Das Operative Ergebnis legte vor allem preis- und mixbedingt auf 356 (55) Mio.€ zu. Im Vorjahr waren deutlich höhere CO₂-Lenkungsabgaben zu berücksichtigen.

Die Umsatzerlöse von Tech. Components beliefen sich im Zeitraum Januar bis September 2022 auf 12,7 (12,8) Mrd.€. Mit -7 (382) Mio.€ war das Operative Ergebnis vor allem infolge geringerer Volumina und gestiegener Produktkosten geringer als 2021.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

KONZERNBEREICH AUTOMOBILE			KONZERNBEREICH FINANZDIENSTLEISTUNGEN
Bereich Pkw Volkswagen Pkw ŠKODA SEAT	Bereich Nutzfahrzeuge TRATON Nutzfahrzeuge	Bereich Power Engineering MAN Energy Solutions	Händler- und Kundenfinanzierung Leasing Direktbank Versicherungen Flottenmanagement Mobilitätsangebote
Volkswagen Nutzfahrzeuge Tech. Components Audi Porsche Automobile CARIAD Sonstiges			

In den ersten neun Monaten 2022 lag der Absatz von Audi (Markengruppe Premium) bei weltweit 766 (806) Tsd. Fahrzeugen. Weitere 452 (486) Tsd. Audi Fahrzeuge wurden durch die chinesischen Joint Ventures FAW-Volkswagen und SAIC VOLKSWAGEN veräußert. Zuwächse verbuchten neben dem Audi A3 insbesondere die vollelektrischen Modelle Audi e-tron, Audi Q4 e-tron und Audi e-tron GT. Die Umsatzerlöse übertrafen mit 44,6 (42,3) Mrd. € trotz des Volumentrückgangs den Vergleichswert 2021. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen stieg auf 6,3 (4,2) Mrd. €, was vor allem auf eine starke Marktperformance bei Neu- und Gebrauchtwagen und gute Ergebnisse der Marken Lamborghini, Bentley und Ducati zurückzuführen war. Aus der Dieselthematik ergaben sich geringe negative Sondereinflüsse. In den ersten neun Monaten dieses Jahres verkaufte Ducati 53.353 (47.393) Motorräder.

Porsche Automobile (Markengruppe Sport & Luxury) setzte in den ersten drei Quartalen 2022 weltweit 221 (209) Tsd. Fahrzeuge ab. Einen höheren Absatz als im Vorjahr

wiesen die Modelle 911, Panamera und Cayenne auf. Die Umsatzerlöse verbesserten sich auf 24,5 (21,0) Mrd. €. Vor allem aufgrund höherer Ergebnisbeiträge und positiver Währungseffekte legte das Operative Ergebnis auf 4,7 (3,4) Mrd. € zu.

Navistar zählt seit dem 1. Juli 2021 zu den Marken der TRATON GROUP. Dies führte im Berichtszeitraum zu über dem Vorjahr liegenden Werten: Der Absatz von TRATON Nutzfahrzeuge nahm auf 218 (196) Tsd. Fahrzeuge zu und die Umsatzerlöse übertrafen mit 28,0 Mrd. € den Vergleichswert 2021 um 31,3%. Das Operative Ergebnis war mit 954 (476) Mio. € trotz der Belastungen aus dem Russland-Ukraine-Konflikt höher als im Vorjahreszeitraum, der von Restrukturierungsmaßnahmen bei MAN Nutzfahrzeuge in Europa belastet war. Darüber hinaus wirkten Mix- und Wechselkurseffekte positiv.

MAN Energy Solutions erwirtschaftete im Zeitraum Januar bis September 2022 Umsatzerlöse in Höhe von 2,5 (2,3) Mrd. €. Das Operative Ergebnis stieg mixbedingt auf 210 (123) Mio. €.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Markengruppe Volumen	2.957	3.171	81.356	74.876	3.720	2.478
Volkswagen Pkw	1.882	2.088	52.026	49.055	2.462	1.211
ŠKODA	646	596	15.181	13.329	856	900
SEAT	333	384	7.820	7.259	-10	-159
Volkswagen Nutzfahrzeuge	237	246	7.956	7.276	356	55
Tech. Components	-	-	12.655	12.803	-7	382
Konsolidierung	-141	-143	-14.281	-14.847	64	90
Audi (Markengruppe Premium) ¹	766	806	44.561	42.325	6.282	4.169
Porsche Automobile (Markengruppe Sport & Luxury) ²	221	209	24.456	20.979	4.746	3.356
TRATON Nutzfahrzeuge ³	218	196	27.964	21.305	954	476
At Equity einbezogene Gesellschaften China ⁴	2.339	2.156	-	-	-	-
MAN Energy Solutions	-	-	2.517	2.338	210	123
CARIAD	-	-	422	255	-1.427	-750
Volkswagen Finanzdienstleistungen	-	-	32.859	32.044	4.399	3.688
Sonstiges ⁵	-258	-74	-11.137	-7.521	-1.428	617
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	-	-	-	-	17.457	14.157
Sondereinflüsse	-	-	-	-	-360	-203
Volkswagen Konzern	6.243	6.466	202.997	186.599	17.097	13.953
Konzernbereich Automobile ⁶	6.243	6.466	168.183	152.869	12.907	9.986
davon: Bereich Pkw	6.025	6.269	137.702	129.226	11.744	9.534
Bereich Nutzfahrzeuge	218	196	27.964	21.305	956	453
Bereich Power Engineering	-	-	2.517	2.338	207	-1
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	34.814	33.730	4.190	3.967

1 Die Vorjahreswerte wurden durch eine reine Addition mit den Daten der Marke Bentley ermittelt.

2 Porsche (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 26.741 (23.115) Mio. €, Operatives Ergebnis 5.048 (3.559) Mio. €.

3 Inklusive Navistar seit 1. Juli 2021.

4 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten, diese Gesellschaften erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 2.558 (1.962) Mio. €.

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

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

CARIAD bündelt die Softwarekompetenz im Volkswagen Konzern und hat dazu auch Leistungen und Rechte von den Marken erworben. Die Umsatzerlöse von CARIAD verbesserten sich im Zeitraum Januar bis September dieses Jahres auf 422 (255) Mio.€. Der Operative Verlust nahm jedoch infolge von Vorleistungen für Softwareplattformen auf –1,4 (–0,8) Mrd. € zu.

Im Berichtszeitraum lag die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Finanzdienstleistungen neu abgeschlossenen Verträge bei 5,7 Mio. (–5,4%). Die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns belief sich bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 31,9 (35,7)%. Der Gesamtvertragsbestand erreichte Ende September 2022 mit 22,0 (22,0) Mio. Kontrakten das Niveau vom 31. Dezember 2021. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing erreichte der Vertragsbestand 10,4 (10,9) Mio. Kontrakte, im Bereich Service/Versicherungen waren es 11,5 (11,1) Mio. Kontrakte. Am 30. September 2022 verzeichnete die Volkswagen Bank 1,3 (1,4) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 4,4 (3,7) Mrd.€, was insbesondere auf die große Nachfrage nach Gebrauchtwagen und positive Effekte aus Derivaten zurückzuführen war. Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts wirkten hingegen belastend.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

Der Volkswagen Konzern setzte in den ersten neun Monaten dieses Jahres in der Region Europa/Übrige Märkte 2,5 Mio. Fahrzeuge ab; das waren 13,2% weniger als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse erhöhten sich auf 111,3 (109,4) Mrd.€. Eine verbesserte Preisdurchsetzung und Mixeffekte wirkten positiv.

Auf den Märkten Nordamerikas ging der Absatz des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum um 5,6% auf 654 Tsd. Fahrzeuge zurück. Die Umsatzerlöse konnten auf 44,2 (33,1) Mrd.€ gesteigert werden, was im Wesentlichen aus dem Einbezug von Navistar seit dem 1. Juli 2021 sowie aus Wechselkurseffekten resultierte.

Der Absatz in Südamerika verfehlte im Zeitraum Januar bis September 2022 mit 344 (380) Tsd. Fahrzeugen den Vergleichswert des Vorjahres. Die Umsatzerlöse erhöhten sich mix- und wechsellkursbedingt auf 11,0 (7,8) Mrd.€.

In den ersten neun Monaten 2022 war der Absatz des Volkswagen Konzerns in der Region Asien-Pazifik – einschließlich der At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China – mit 2,7 Mio. Fahrzeugen um 6,4% höher als im Jahr 2021. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 38,1 (36,4) Mrd.€. Belastungen aus dem ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen gesunkenen Volumen konnten durch positive Wechselkurseffekte kompensiert werden. Die Umsatzerlöse unserer At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China sind nicht enthalten.

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns in Fremdwährung wirkten sich im Berichtszeitraum mit –1,6 (–0,1) Mrd.€ negativ aus.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2022	2021	2022	2021
Europa/Übrige Märkte	2.532	2.917	111.256	109.354
Nordamerika	654	619	44.219	33.117
Südamerika	344	380	10.989	7.838
Asien-Pazifik ¹	2.712	2.550	38.099	36.438
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	–1.566	–148
Volkswagen Konzern¹	6.243	6.466	202.997	186.599

¹ Die Umsatzerlöse der At-Equity-einbezogenen 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			
	2022	2021	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2022	2021	2022	2021
Umsatzerlöse	202.997	186.599	168.183	152.869	34.814	33.730
Kosten der Umsatzerlöse	-163.843	-152.830	-136.295	-125.471	-27.549	-27.358
Bruttoergebnis	39.154	33.770	31.888	27.398	7.266	6.372
Vertriebskosten	-13.913	-13.839	-13.070	-12.856	-843	-983
Verwaltungskosten	-8.688	-7.456	-6.671	-5.626	-2.017	-1.830
Sonstiges betriebliches Ergebnis	544	1.478	760	1.071	-216	408
Operatives Ergebnis	17.097	13.953	12.907	9.986	4.190	3.967
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	1.794	1.797	1.731	1.755	63	42
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-1.921	-1.518	-1.869	-1.444	-52	-74
Finanzergebnis	-127	279	-138	311	11	-32
Ergebnis vor Steuern	16.970	14.232	12.769	10.297	4.201	3.935
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-4.199	-2.875	-2.937	-1.545	-1.262	-1.330
Ergebnis nach Steuern	12.771	11.357	9.832	8.753	2.939	2.605
davon entfallen auf						
Minderheiten	88	88	-27	22	115	66
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	431	404	431	404	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	12.253	10.865	9.428	8.327	2.825	2.539
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	24,42	21,65				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	24,48	21,71				

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. €	2022	2021
Ergebnis nach Steuern	12.771	11.357
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	15.412	5.749
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-4.605	-1.641
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	10.807	4.109
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-389	-1
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	1	-3
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	10.419	4.105
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	4.090	2.101
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	15	0
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	4.105	2.102
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	2	-1
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	4.107	2.100
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-929	-1.038
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	852	-341
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-77	-1.379
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	59	457
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-19	-922
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-1.380	-430
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	564	923
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-816	493
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	237	-144
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-579	350
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-414	-29
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-413	-29
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	111	9
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-303	-21
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	442	465
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	3.649	1.972
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	18.265	7.398
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-4.197	-1.320
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	14.068	6.077
Gesamtergebnis	26.839	17.435
davon entfallen auf		
Minderheiten	213	153
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	431	404
Aktionäre der Volkswagen AG	26.196	16.878

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2022	2021	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2022	2021	2022	2021
Umsatzerlöse	70.712	56.931	59.117	45.842	11.595	11.089
Kosten der Umsatzerlöse	-58.036	-48.009	-48.850	-39.161	-9.186	-8.848
Bruttoergebnis	12.676	8.922	10.267	6.682	2.409	2.240
Vertriebskosten	-4.836	-4.774	-4.596	-4.462	-240	-312
Verwaltungskosten	-3.123	-2.522	-2.451	-1.911	-672	-612
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-448	970	-39	837	-409	133
Operatives Ergebnis	4.269	2.595	3.181	1.146	1.088	1.450
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	719	899	702	859	17	39
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-2.052	-415	-2.037	-408	-15	-7
Finanzergebnis	-1.333	484	-1.335	451	2	33
Ergebnis vor Steuern	2.936	3.079	1.846	1.597	1.090	1.482
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-803	-176	-299	515	-503	-690
Ergebnis nach Steuern	2.133	2.903	1.547	2.111	586	792
davon entfallen auf						
Minderheiten	25	7	-3	-14	28	21
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	151	135	151	135	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	1.957	2.761	1.399	1.990	558	771
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	3,90	5,51				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	3,90	5,51				

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. €	2022	2021
Ergebnis nach Steuern	2.133	2.903
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	970	949
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-284	-223
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	687	726
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-13	-365
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	0	0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	674	361
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.361	609
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	1.361	609
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	1.361	609
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-652	-113
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	500	-15
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-152	-128
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	61	39
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-91	-88
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-700	-107
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	163	245
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-536	137
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	159	-40
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-377	97
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-141	-3
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	-1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-141	-4
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	38	1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-103	-3
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	176	161
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	967	777
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	1.666	1.361
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-26	-223
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	1.641	1.138
Gesamtergebnis	3.774	4.041
davon entfallen auf		
Minderheiten	66	-13
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	151	135
Aktionäre der Volkswagen AG	3.557	3.919

Bilanz zum 30. September 2022 und zum 31. Dezember 2021

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2022	2021	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2022	2021	2022	2021
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	341.664	328.261	178.651	170.391	163.013	157.871
Immaterielle Vermögenswerte	82.171	77.689	81.779	77.290	392	399
Sachanlagen	62.763	63.695	61.737	62.684	1.025	1.011
Vermietete Vermögenswerte	61.125	59.699	1.577	2.316	59.548	57.383
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	86.299	84.954	-698	-781	86.998	85.735
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	49.307	42.224	34.256	28.882	15.050	13.342
Kurzfristige Vermögenswerte	232.362	200.347	134.004	101.539	98.358	98.808
Vorräte	51.753	43.725	48.504	40.361	3.249	3.363
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	60.255	56.498	-828	-936	61.083	57.434
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	63.419	37.195	42.274	18.275	21.145	18.921
Wertpapiere und Termingeldanlagen	23.496	22.532	19.102	17.674	4.394	4.858
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	32.896	39.723	24.415	25.491	8.481	14.232
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	543	674	538	674	5	-
Bilanzsumme	574.026	528.609	312.655	271.930	261.371	256.679
Passiva						
Eigenkapital	189.021	146.154	147.780	109.022	41.241	37.131
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	160.938	130.009	120.701	93.592	40.238	36.417
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	15.531	14.439	15.531	14.439	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	176.469	144.449	136.231	108.031	40.238	36.417
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	12.552	1.705	11.549	991	1.003	714
Langfristige Schulden	209.624	218.062	92.095	98.923	117.529	119.139
Finanzschulden	127.312	131.618	25.982	24.639	101.331	106.978
Rückstellungen für Pensionen	26.982	41.550	26.588	40.769	394	781
Sonstige Schulden	55.330	44.894	39.525	33.515	15.805	11.379
Kurzfristige Schulden	175.381	164.393	72.780	63.984	102.601	100.409
Finanzschulden	76.431	78.584	-15.293	-10.237	91.724	88.821
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	29.258	23.624	26.544	20.977	2.714	2.647
Sonstige Schulden	69.486	61.948	61.324	53.007	8.162	8.940
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	206	238	205	238	0	-
Bilanzsumme	574.026	528.609	312.655	271.930	261.371	256.679

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 01.01.2021	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	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-2.419	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-270	-32
Übrige Veränderungen	-	-	209	-
Stand am 30.09.2021	1.283	14.551	113.290	-3.620
Stand am 01.01.2022	1.283	14.551	117.342	-2.351
Ergebnis nach Steuern	-	-	12.253	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	10.736	4.016
Gesamtergebnis	-	-	22.989	4.016
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-53	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen ¹	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen ²	-	-	-3.772	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ²	-	-	8.180	-214
Übrige Veränderungen	-	-	31	-
Stand am 30.09.2022	1.283	14.551	144.716	1.451

1 Zu Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen siehe Angabe „Eigenkapital“.

2 Zu Dividendenausschüttungen und Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote siehe auch Angabe „Eigenkapital“ und Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

SICHERUNGSGESCHÄFTE								
Cash-flow Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapitalinstrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile der Anteilseigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital	
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	
-635	-367	-355	541	14.439	144.449	1.705	146.154	
-	-	-	-	431	12.684	88	12.771	
-21	-579	-651	442	-	13.943	125	14.068	
-21	-579	-651	442	431	26.626	213	26.839	
-	-	53	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	1.153	1.153	103	1.256	
-	-	-	-	-493	-4.265	-258	-4.523	
339	175	-3	0	-	8.477	10.805	19.282	
-	-	-	-2	-	28	-16	13	
-317	-771	-956	981	15.531	176.469	12.552	189.021	

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2022	2021	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2022	2021	2022	2021
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	39.123	33.432	24.899	23.758	14.224	9.674
Ergebnis vor Steuern	16.970	14.232	12.769	10.297	4.201	3.935
Ertragsteuerzahlungen	-3.255	-3.295	-2.397	-2.659	-858	-636
Abschreibungen ²	23.307	20.291	16.082	13.265	7.225	7.026
Veränderung der Pensionen	522	687	476	653	46	35
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	800	1.270	818	1.300	-18	-30
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-846	-600	-2.296	-813	1.451	212
Brutto-Cash-flow	37.498	32.586	25.453	22.044	12.045	10.542
Veränderung Working Capital	-10.612	-3.683	-3.197	659	-7.415	-4.342
Veränderung der Vorräte	-6.603	1.680	-6.796	115	193	1.565
Veränderung der Forderungen	-2.424	723	-1.717	-1.247	-707	1.970
Veränderung der Verbindlichkeiten	7.695	2.168	7.012	1.639	683	529
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-1.642	432	-1.738	269	95	163
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-6.240	-12.980	258	98	-6.498	-13.078
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.397	4.295	-215	-215	-1.182	4.510
Cash-flow laufendes Geschäft	26.886	28.904	22.256	22.703	4.630	6.201
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-16.903	-15.837	-16.679	-15.483	-224	-354
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-7.309	-6.023	-7.177	-5.891	-132	-132
Entwicklungskosten (aktiviert)	-7.085	-5.396	-7.085	-5.396	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-2.751	-4.709	-2.629	-4.453	-121	-256
Netto-Cash-flow⁴	9.983	13.067	5.576	7.220	4.406	5.846
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-2.018	-1.110	-1.578	-494	-440	-616
Investitionstätigkeit	-18.921	-16.947	-18.258	-15.977	-664	-970
Finanzierungstätigkeit	-14.858	-9.998	-4.899	-8.698	-9.959	-1.299
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	123	-587	123	-587	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	1.262	-1.071	1.261	-1.567	0	497
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	796	587	549	524	248	63
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	0	0	0	0	0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-6.097	2.546	-352	-1.447	-5.745	3.994
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.09.⁵	33.025	35.978	24.547	22.311	8.479	13.668
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	35.893	34.047	17.701	16.148	18.192	17.899
Brutto-Liquidität	68.919	70.025	42.248	38.458	26.671	31.567
Kreditstand	-203.749	-205.873	-10.694	-12.816	-193.055	-193.057
Netto-Liquidität am 30.09.⁶	-134.831	-135.848	31.553	25.642	-166.384	-161.491
nachrichtlich am 01.01.	-136.576	-137.380	26.685	26.796	-163.261	-164.176

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 2021 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 2022 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 2022 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 3,7 % (31. Dezember 2021: 1,2 %) verwendet. Aufgrund des nachhaltigen Anstiegs der Inflationserwartungen wurde zum 30. September 2022 eine Anpassung des Rententrends auf 2,2 % (31. Dezember 2021: 1,7 %) vorgenommen. Diese Änderungen haben maßgeblich den in der Gesamtergebnisrechnung ausgewiesenen versicherungsmathematischen Gewinn von 15,4 Mrd. € verursacht. Darüber hinaus hatten Anpassungen der Zinssätze zur Bewertung von Rückstellungen einen positiven Effekt auf das Finanzergebnis von 1,1 Mrd. €.

Die Ermittlung des Ertragsteueraufwandes für den Konzern-Zwischenabschluss erfolgt grundsätzlich gemäß IAS 34 (Zwischenberichterstattung) auf Basis der besten Schätzung des durchschnittlichen jährlichen Ertragsteuersatzes, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird. Eine nicht in der Unternehmensplanung enthaltene Abwertung einer Beteiligung zum 30. September 2022 ist in der Schätzung des durchschnittlichen Ertragsteuersatzes für das Gesamtjahr nicht enthalten. Dieser Einmaleffekt wurde direkt – und nicht durch Anpassung der Plansteuerquote – im dritten Quartal 2022 berücksichtigt.

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 2021 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2021 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 2021 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 2021 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Von Januar bis September 2022 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik Sondereinflüsse in Höhe von 360 Mio. € zu erfassen, die im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen sind. Diese resultieren im Wesentlichen aus zusätzlichen Aufwendungen für Rechtsrisiken.

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

Russland-Ukraine-Konflikt / Covid-19-Pandemie / Halbleiter-Knappheit

Mit dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts im Februar 2022 kam es neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten ergeben sich erhebliche Preissteigerungen und international ist ein deutlicher Anstieg der Zins- und Inflationsraten zu verzeichnen. Zudem verschärfen sich in diesem Zusammenhang direkt nach dem Beginn des Konflikts die Engpässe bei der Teileversorgung. Im Volkswagen Konzern war insbesondere die Zulieferung von Kabelsträngen aus der Ukraine betroffen. Volkswagen hat umgehend Maßnahmen ergriffen, diese Lieferengpässe aus der Ukraine zu beheben, so dass derzeit diesbezüglich keine wesentlichen Lieferengpässe zu verzeichnen sind.

Im Zuge des Konflikts wurden darüber hinaus insbesondere von der EU und den USA unterschiedliche Sanktionen gegen Russland verhängt. Die Sanktionen schränken wirtschaftliche Transaktionen mit Russland ein und haben Auswirkungen auf die russischen Gesellschaften beziehungsweise Werke des Volkswagen Konzerns sowie den Absatz von Fahrzeugen nach Russland. Die Sanktionen betreffen auch das Neugeschäft mit Finanzdienstleistungen in Russland und führen zu Werthaltigkeitsrisiken bestehender vermieteter Vermögenswerte und Finanzforderungen. Volkswagen hat vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland bis auf weiteres einzustellen. Ebenfalls wurde der Fahrzeugexport nach Russland gestoppt. Ergänzend dazu werden auch bei Lieferung von Ersatzteilen beziehungsweise Bereitstellung von technischen Informationen die jeweiligen Sanktionsvorgaben eingehalten. Bisher ist keine nennenswerte Anzahl von Klagen seitens Kunden, Dienstleistern oder anderen Vertragspartnern in Bezug auf eine etwaige Nichterfüllung von Verträgen in Russland eingegangen. Die weitere Entwicklung ist derzeit noch nicht absehbar. Darüber hinaus hat Russland selbst in seiner Rolle als Energie-Exporteur Gaslieferungen nach Europa eingeschränkt. Der daraus resultierende Anstieg der Rohstoffpreise und weiter verschärfte Versorgungsengpässe erhöhen die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation.

Die russische Teilmobilmachung am 21. September 2022 sowie die darauf folgenden weiteren Verschärfungen der Sanktionen führten zu einer angepassten Risikoeinschätzung in Bezug auf die Situation in Russland im dritten Quartal und die mögliche weitere Entwicklung der Geschäftstätigkeit des Konzerns in Russland.

Auf Basis dieser Neueinschätzung wurden umfassende Wertberichtigungen auf Vermögenswerte von Produktionsstätten und Finanzdienstleistungsgesellschaften sowie Risikovorsorgen insbesondere für erwartete externe Aufwendungen aus der Einstellung der Tätigkeit in Russland vorgenommen. Darüber hinaus sind Veräußerungen von einzelnen Gesellschaften beabsichtigt (siehe hierzu auch Angabe „Konzernkreis“).

In diesem Zusammenhang wurde im dritten Quartal ein zusätzlicher Aufwand in Höhe von rund 1,3 Mrd. € erfasst. Insgesamt ergeben sich durch die unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts im Berichtszeitraum Aufwendungen in Höhe von rund 2 Mrd. €, welche in den Kosten der Umsatzerlöse sowie im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen werden.

Im Zusammenhang mit der Entwicklung der Inflationsraten unterlagen auch die bei den Werthaltigkeitstests verwendeten Kapitalkosten (WACC) für die verschiedenen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten einer starken Veränderung. Die verwendeten Kapitalkosten haben sich zum 30. September 2022 gegenüber dem 31. Dezember 2021 für die verschiedenen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zwischen –0,2 und 2,3-Prozentpunkten verändert. Aufgrund dieser Veränderung wurde erneut zum 30. September 2022 die Werthaltigkeit von bestimmten wesentlichen Vermögenswerten, insbesondere der Geschäfts- und Firmenwerte, Markennamen, aktivierten Entwicklungskosten und Sachanlagen überprüft. Dabei wurden die jeweils aktuellen Planungen für die zahlungsmittelgenerierenden Einheiten verwendet. Die dabei berücksichtigten Annahmen betreffen vor allem die mittelfristig erwarteten Auswirkungen der Engpässe bei der Teileversorgung mit entsprechenden erwarteten Verlusten an Produktions-

volumen sowie der Aussetzungen von Fahrzeuglieferungen nach Russland und die Einstellung der Fahrzeugproduktion in Russland. Eine Einschätzung der vielfältigen Auswirkungen einer zunehmenden Versorgungsunsicherheit von Energierohstoffen in Europa (z.B. der Gasmangellage) konnte aufgrund der weiterhin sehr dynamischen Entwicklung nicht auf Ebene der einzelnen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten verlässlich vorgenommen werden. Aus den vorgenommenen Überprüfungen der Werthaltigkeit ergab sich über die oben genannten aufgrund der unmittelbaren Auswirkungen erfassten Wertminderungen hinaus derzeit kein weiterer Wertberichtigungsbedarf bei den überprüften zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Volkswagen Konzerns.

Durch die Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten waren vor allem aus den Fair Value Bewertungen und Realisierungen von Derivaten außerhalb des Hedge-Accountings (insbesondere Rohstoff-, Währungs- und Zinssicherungen) Erträge in Höhe von insgesamt 2,4 Mrd. € innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses zu erfassen.

Neben den Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts führte die weltweite Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 im Berichtszeitraum regionsbezogen zu erheblichen Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens. Insbesondere in China kam es während des Berichtszeitraums infolge von lokalen Infektionsausbrüchen im Rahmen der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zu strikten Einschränkungen und daraus resultierenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen sowie Störungen in den internationalen Lieferketten.

Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte.

Wesentliche Transaktionen

Im Rahmen des Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG) konnten am 28. September 2022 insgesamt 113.875.000 Vorzugsaktien der Porsche AG zu einem Platzierungspreis von 82,50 € und damit zu einem Wert von insgesamt rund 9,4 Mrd. € erfolgreich bei Investoren platziert werden – einschließlich 14.853.260 Vorzugsaktien, um mögliche Mehrzuteilungen abzudecken. Die auf den Inhaber lautenden Stückaktien ohne Nennbetrag stammen aus dem Bestand der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart – einer 100-prozentigen Tochtergesellschaft der Volkswagen AG. Die gesamte Anzahl der im Rahmen des Börsengangs angebotenen Vorzugsaktien entspricht bis zu 25 % des Vorzugsaktienkapitals der Porsche AG. Die stimmrechtslosen Vorzugsaktien der Porsche AG werden im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt. Bis zur vorzeitigen Beendigung der Stabilisierungsperiode am 11. Oktober 2022 wurden insgesamt 3.794.199 Vorzugsaktien wieder am Markt zurückgekauft, davon entfallen auf das dritte Quartal 3.248.460 Vorzugsaktien. Der Free-Float der Vorzugsaktien beträgt damit nach Beendigung der Stabilisierungsperiode 24,2 % und umfasst 110.080.801 Vorzugsaktien.

Zusätzlich hat Volkswagen im Zusammenhang mit dem Börsengang eine Beteiligung von 25 % der Porsche-Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie an die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche SE) veräußert. Als Gegenleistung hat sich die Porsche SE verpflichtet, einen Kaufpreis von rund 10,1 Mrd. € an Volkswagen zu zahlen; dieser Kaufpreis beinhaltet eine Prämie von 7,5 % auf den Platzierungspreis der Vorzugsaktien. Der Vollzug des Erwerbs der Stammaktien erfolgt in zwei Tranchen zu 79.712.501 bzw. 34.162.500 Aktien.

Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns hat sich durch die Transaktionen zum 30. September 2022 um 19,2 Mrd. € erhöht, wovon 10,8 Mrd. € als Anteile von Minderheiten ausgewiesen werden. Der Zahlungsanspruch aus dem Anteilsverkauf der Stamm- und Vorzugsaktien in Höhe von 19,2 Mrd. € wurde zum 30. September 2022 bilanziell als Forderung erfasst, der Mittelzufluss für die Vorzugsaktien sowie die erste Tranche der Stammaktien ist zu Beginn des vierten Quartals erfolgt. Der Zahlungseingang der 2. Tranche der Stammaktien wird im Januar 2023 erwartet.

Die Beschäftigten der Volkswagen AG und der Volkswagen Sachsen GmbH sollen über eine Mitarbeiterbeteiligung von 2.000 € pro Mitarbeiter am wirtschaftlichen Erfolg der Veräußerung von Anteilen an der Porsche AG partizipieren. Hierfür wurde zum Bilanzstichtag eine Rückstellung in Höhe von 0,3 Mrd. € erfasst.

Volkswagen investiert zur Entwicklung autonomen Fahrens nicht weiter in Argo AI und zieht sich als Anteilseigner aus dem Unternehmen zurück. Die Beteiligung an dem Gemeinschaftsunternehmen Argo AI wurde daher zum 30. September 2022 vollständig wertberichtigt. Hieraus resultiert ein Aufwand von 1,9 Mrd. €, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird.

Am 1. Juli 2021 hat eine Gesellschaft der TRATON GROUP alle ausstehenden Anteile des US-amerikanischen Nutzfahrzeugherstellers Navistar International Corporation (Navistar) mit Sitz in Lisle, Illinois/USA erworben. Auf Grund der Größe der Transaktion konnten die internen Prüfungen der der Kaufpreisallokation zugrunde liegenden Informationen erst im laufenden Geschäftsjahr abgeschlossen werden. Aus der Aktualisierung der Kaufpreisallokation ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

Volkswagen hatte 2021 mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Holdings B.V. ein gemeinsames öffentliches Übernahmeangebot auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A. Paris/Frankreich über die Konsortialgesellschaft Green Mobility Holding S.A. (GMH) mit Sitz in Strassen/Luxembourg abgegeben. Ende Mai 2022 erfolgte die letzte kartellrechtliche Freigabe durch die EU-Kommission. Innerhalb einer verlängerten Angebotsfrist gab die französische Finanzmarktaufsichtsbehörde den Europcar-Aktionären die Möglichkeit, ihre Aktien der Konsortialgesellschaft anzudienen. Insgesamt nahmen 93,6 % der Europcar-Aktionäre das Angebot an. Das Konsortium hat Mitte Juni 2022 gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernommen. Da die Annahmquote über 90 % lag, wurde im Juli 2022 ein Squeeze-out Verfahren für die noch verbleibenden Europcar-Aktien eingeleitet und ein Delisting vorgenommen. Im Ergebnis hält die Konsortialgesellschaft seit 13. Juli 2022 100 % der Europcar-Anteile. Der Kaufpreis liegt bei 51 Cent je Europcar-Aktie.

Ende Juni 2022 wurde der gesamte auf Volkswagen entfallende Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd. € in die GMH eingelegt. Die Gesellschaft, an der Volkswagen 66 % der Anteile hält, wird im Volkswagen Konzernabschluss nach der Equity-Methode bilanziert. Zudem ist Volkswagen Stillhalter von Put-Optionen der anderen Konsortialgesellschaftler und die anderen Gesellschafter haben Volkswagen Call-Optionen auf ihre Anteile an der Konsortialgesellschaft eingeräumt. Aus der Bewertung der Optionen ergab sich im Zeitraum von Januar bis September 2022 ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 30 Mio. €, der im Finanzergebnis erfasst wurde.

Mit dem Abschluss der Europcar-Transaktion hat Volkswagen im Rahmen der Konzerninitiative Mobility Solutions der NEW AUTO-Strategie einen weiteren wichtigen Meilenstein erreicht. Mit Hilfe dieser Transaktion will sich der Volkswagen Konzern einen bedeutenden Anteil am weltweiten Markt für Mobilitätsdienste sichern. Die Europcar Mobility Group soll dabei ein Eckpfeiler für die von Volkswagen geplante Mobilitätsplattform werden.

Konzernkreis

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

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Nach Erfüllung aller Vollzugsbedingungen haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zu Jahresbeginn 2022 ein gemeinsames Unternehmen im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen etabliert. Dafür beteiligte sich Brose zur Hälfte an der bisherigen Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem gemeinsamen Unternehmen halten Brose und Volkswagen jeweils 50 %, wobei Brose die industrielle Führung übernommen hat und das gemeinsame Unternehmen – Brose Sitech Sp. z o.o. – beherrscht. Volkswagen bilanziert Brose Sitech aufgrund des vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode. Aus der Umstellung der Bilanzierungsmethode ergab sich kein wesentlicher Ergebniseffekt für den Volkswagen Konzern.

IFRS 5 – ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Im April 2022 schloss TRATON eine endgültige Vereinbarung mit Tupy S.A., Brasilien über den Verkauf der International Indústria Automotiva Da América Do Sul Ltda. (MWM) ab. MWM ist spezialisiert auf die Herstellung von Dieselmotoren. Die Transaktion ist an Abschlussbedingungen, einschließlich behördlicher Genehmigungen, geknüpft. Aktuell ist davon auszugehen, dass die Transaktion im 4. Quartal 2022 abgeschlossen sein wird.

Des Weiteren schloss TRATON im 3. Quartal 2022 einen Vertrag mit MAN Truck Chelny LLC, Russische Föderation, über den Verkauf von 100 % der Anteile an MAN Truck and Bus Rus LLC, Russische Föderation, ab. Aktuell ist davon auszugehen, dass die Transaktion im Jahr 2022 abgeschlossen sein wird.

Mit der Einstufung als Veräußerungsgruppe wurde ein Aufwand erfasst, der mit 41 Mio. € auf Wertminderungen von Vermögenswerten und mit 43 Mio. € auf eine zusätzlich bilanzierte Rückstellung entfiel. Die Rückstellung wird außerhalb der Veräußerungsgruppe erfasst. Der gesamte Aufwand entfällt mit 79 Mio. € auf die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen und mit 5 Mio. € auf das Steuerergebnis.

Außerdem hat TRATON eine Absichtserklärung unterschrieben, wonach 100 % der Anteile an Scania-Rus LLC, Russische Föderation, veräußert werden sollen. Aktuell ist davon auszugehen, dass die Transaktion innerhalb der nächsten zwölf Monate abgeschlossen sein wird.

Mit der Einstufung als Veräußerungsgruppe wurde ein Aufwand erfasst, der mit 58 Mio. € auf Wertminderungen von Vermögenswerten und mit 30 Mio. € auf eine zusätzlich bilanzierte Rückstellung entfiel. Die Rückstellung wird außerhalb der Veräußerungsgruppe erfasst. Der gesamte Aufwand entfällt mit 79 Mio. € auf die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen und mit 9 Mio. € auf das Steuerergebnis.

Im dritten Quartal prüfte die Porsche AG weiterhin die Optionen für ihre Marktpräsenz in Russland, darunter auch die Veräußerung ihrer drei Tochtergesellschaften in Russland an einen unabhängigen dritten Investor. Dafür wurden die Verkaufsverhandlungen mit potentiellen Kaufinteressenten intensiviert. Aktuell ist davon auszugehen, dass die Transaktion innerhalb der nächsten 12 Monate abgeschlossen sein wird.

In diesem Zusammenhang wurden zum 30. September 2022 Vermögenswerte in Höhe von 543 Mio. € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 206 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.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. – 3. QUARTAL 2022

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	115.900	17.674	–	–	133.574	–10.267	123.307
Originalteile	11.209	5.010	–	–	16.219	–115	16.104
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	8.604	1.701	–	15.503	25.808	–2.722	23.086
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	8.964	622	–	–	9.586	–48	9.538
Power Engineering	–	–	2.516	–	2.516	–1	2.516
Motorräder	739	–	–	–	739	–	739
Vermiet- und Leasinggeschäft	535	1.269	0	12.412	14.217	–896	13.321
Zinsen und ähnliche Erträge	204	1	–	6.303	6.509	–330	6.179
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–1.568	–18	–	–	–1.586	20	–1.566
Sonstige Umsatzerlöse	8.195	1.705	–	596	10.495	–721	9.774
	152.782	27.964	2.517	34.814	218.077	–15.080	202.997

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 ¹	108.691	13.447	–	–	122.138	–11.103	111.035
Originalteile	9.787	3.301	–	–	13.089	–99	12.989
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte ¹	9.244	1.346	–	15.671	26.261	–2.493	23.769
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 ¹	638	1.238	0	11.624	13.499	–1.321	12.179
Zinsen und ähnliche Erträge	154	6	–	5.873	6.032	–194	5.838
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–151	–31	–	0	–182	34	–148
Sonstige Umsatzerlöse ¹	6.882	1.469	–	562	8.912	–374	8.538
	144.819	21.305	2.338	33.730	202.192	–15.592	186.599

1 Ab dem 4. Quartal des Geschäftsjahres 2021 werden sämtliche Verkäufe von Gebrauchtfahrzeugen, die im Vorjahr in den Zeilen Fahrzeuge, Vermiet- und Leasinggeschäft und Sonstige Umsatzerlöse ausgewiesen wurden, der Zeile Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte zugeordnet. Zuvor war beispielsweise die Übernahme eines Leasingfahrzeuges vom Leasingnehmer in der Zeile Vermiet- und Leasinggeschäft ausgewiesen. Die Werte wurden entsprechend angepasst.

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

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 2.108 Mio. € (Vorjahr: 1.464 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 778 Mio. € (Vorjahr: 603 Mio. €), die im Wesentlichen in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen und in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen sind.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. – 3. QUARTAL		
	2022	2021	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	13.826	11.401	21,3
davon: aktivierte Entwicklungskosten	7.085	5.392	31,4
Aktivierungsquote in %	51,2	47,3	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	3.814	3.808	0,1
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	10.555	9.817	7,5

4. Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtszeitraums in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien. Da 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	
		2022	2021	2022	2021
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. €	2.133	2.903	12.771	11.357
Anteil von Minderheiten	Mio. €	25	7	88	88
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	151	135	431	404
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	1.957	2.761	12.253	10.865
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.152	1.625	7.205	6.389
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	805	1.136	5.047	4.477
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	3,90	5,51	24,42	21,65
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	3,90	5,51	24,48	21,71

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER 2022

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2022	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.09.2022
Immaterielle Vermögenswerte	77.689	8.369	-811	4.698	82.171
Sachanlagen	63.695	7.409	-811	9.153	62.763
Vermietete Vermögenswerte	59.699	17.691	8.353	7.912	61.125

6. Vorräte

Mio. €	30.09.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.949	9.331
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	8.942	6.559
Fertige Erzeugnisse, Waren	27.086	22.201
Kurzfristiges Vermietvermögen	5.328	5.291
Geleistete Anzahlungen	476	344
Sicherungsgeschäfte Vorräte	-28	-2
	51.753	43.725

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

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.09.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.705	15.521
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	45.714	21.675
	63.419	37.195

In den Übrigen sonstigen Forderungen sind die Forderungen aus dem Anteilsverkauf der Stamm- und Vorzugsaktien der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) in Höhe von 19 Mrd. € enthalten. Für weitere Erläuterungen im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2022 mit 1.512 Mio. € (Vorjahr: 62 Mio. €) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet. Der Anstieg bei den Wertminderungen resultiert im Wesentlichen aus erhöhten Ausfallrisiken aufgrund der Krisensituation im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt.

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 Februar 2022 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2015 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 7 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1.100 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren und kürzte das Eigenkapital und die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns entsprechend. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 21. März 2022 erfolgt. Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem am 28. März 2022 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 2.250 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 11 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 3 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

Die Dividendenausschüttungen in den Anteilen von Minderheiten in Höhe von 258 Mio. € enthalten auch die Dividenden (226 Mio. €), die sich aus den vertraglichen Verpflichtungen im Zusammenhang mit dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) ergeben, die aber erst im Jahr 2023 nach der Hauptversammlung der Porsche AG ausgezahlt werden. Für weitere Erläuterungen im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf den Porsche AG Konzern sowie die TRATON GROUP.

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2022	31.12.2021
Anleihen und Schuldverschreibungen	92.482	97.113
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	26.416	25.904
Einlagengeschäft	2.393	2.588
Leasingverbindlichkeiten	5.063	5.137
Übrige Finanzschulden	959	875
	127.312	131.618

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2022	31.12.2021
Anleihen und Schuldverschreibungen	33.310	38.503
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17.049	12.786
Einlagengeschäft	24.362	24.243
Leasingverbindlichkeiten	1.122	1.108
Übrige Finanzschulden	587	1.944
	76.431	78.584

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 2021 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 30. SEPTEMBER 2022

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 30.09.2022
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	12.751	12.751
Sonstige Beteiligungen	521	–	–	–	2.686	3.207
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	214	52.100	51.149	–	33.985	86.299
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	5.183	5.119	4.982	4.377	–	14.679
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	816	816
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5	17.700	17.700	–	0	17.705
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25	41.161	41.161	–	19.069	60.255
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.813	30.480	30.480	1.713	–	35.006
Ertragsteuerforderungen	–	0	0	–	1.756	1.756
Wertpapiere und Termingeldanlagen	22.329	1.168	1.168	–	–	23.496
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–	32.896	32.896	–	–	32.896
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	279	279	–	264	543
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	122.249	119.125	–	5.063	127.312
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.780	2.504	2.485	6.401	–	10.685
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	75.309	75.309	–	1.122	76.431
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	29.258	29.258	–	–	29.258
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.301	12.003	12.003	3.161	–	16.464
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	2	2	–	762	764
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	97	97	–	109	206

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 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	31.12.2021
				Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	12.531	12.531
Sonstige Beteiligungen	760	–	–	–	2.240	3.000
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	290	50.146	51.326	–	34.519	84.954
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.830	4.950	5.031	1.377	–	9.156
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	635	635
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	15.513	15.513	–	–	15.521
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	37.204	37.204	–	19.268	56.498
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.996	10.046	10.046	543	–	12.584
Ertragsteuerforderungen	–	9	9	–	1.608	1.618
Wertpapiere	22.495	37	37	–	–	22.532
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	39.723	39.723	–	–	39.723
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	142	142	–	532	674
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	126.481	131.359	–	5.137	131.618
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	728	2.419	2.437	1.320	–	4.466
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	77.476	77.476	–	1.108	78.584
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	23.624	23.624	–	–	23.624
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.009	10.112	10.112	1.880	–	13.002
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	27	27	–	588	614
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	142	142	–	96	238

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

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 53,1 Mrd. € (Vorjahr: 53,8 Mrd. €) und einen Fair Value von 52,1 Mrd. € (Vorjahr: 54,8 Mrd. €).

Aufgrund der vermehrten Anlage in langfristigen Termingeldern (Laufzeit über 3 Monate) wurden im laufenden Geschäftsjahr diese Termingelder zusammen mit den Wertpapieren ausgewiesen.

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. €	30.09.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	521	180	0	341
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	214	–	–	214
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	5.183	–	3.512	1.671
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	5	–	–	5
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25	–	–	25
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.813	–	2.275	538
Wertpapiere und Termingeldanlagen	22.329	22.252	77	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.780	–	1.644	136
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.301	–	1.279	22

Mio. €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	760	579	0	181
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	290	–	–	290
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.830	–	1.477	1.353
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	–	–	8
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	–	–	26
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.996	–	1.733	263
Wertpapiere	22.495	22.406	89	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	728	–	529	199
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.009	–	905	104

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	30.09.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.377	–	4.377	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.713	–	1.713	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	6.401	–	6.401	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	3.161	–	3.161	–

Mio. €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.377	–	1.377	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	543	–	543	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.320	–	1.320	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.880	–	1.880	–

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
Stand am 01.01.2022	2.119	303
Währungsänderungen	148	-6
Gesamtergebnis	1.201	-79
erfolgswirksam	1.179	-79
erfolgsneutral	22	-
Zugänge (Zukäufe)	74	-
Realisierungen	-268	-42
Umgliederung in Stufe 2	-479	-17
Stand am 30.09.2022	2.795	158
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	1.179	79
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.138	79
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	634	-25
Finanzergebnis	42	-
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 Warentermingeschäfte, für die aufgrund der abnehmenden Restlaufzeit beobachtbare Marktkurse zur Bewertung zur Verfügung stehen, sodass keine Extrapolation mehr notwendig ist.

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Warentermingeschäfte zum 30. September 2022 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 285 Mio. € (Vorjahr: 225 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 2022 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. September 2022 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 4 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 2022 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 454 Mio. € (Vorjahr: 403 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2022 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 489 Mio. € (Vorjahr: 453 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. September 2022 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 8 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. September 2022 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 5 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2022 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 9 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2022 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 9 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. September 2022 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 16 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 16 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 4 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. €	30.09.2022	30.09.2021
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	32.896	36.608
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	165	4
Termingeldanlagen ¹	-36	-633
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	33.025	35.978

1 Im laufenden Geschäftsjahr erfolgte in der Bilanz der Ausweis von Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von mehr als drei Monaten in der Position Wertpapiere und Termingeldanlagen.

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2022	2021
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	1.262	-1.071
Dividendenzahlungen	-4.297	-2.977
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	123	-587
Aufnahmen von Anleihen	15.391	24.992
Tilgungen von Anleihen	-20.745	-23.803
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	-5.671	-5.651
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-921	-901
	-14.858	-9.998

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 Einkauf, Forschung und Entwicklung oder Treasury vor.

Das Segment Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion sowie den Vertrieb von Lastkraftwagen und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Wie bei den Pkw-Marken besteht eine Zusammenarbeit in den Bereichen Einkauf, Entwicklung und Vertrieb. Weitere Verzahnungen werden angestrebt. Seit dem zweiten Halbjahr 2021 ist hier auch das Geschäft von Navistar enthalten.

Im Segment Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet.

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 2022

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	140.446	27.086	2.516	32.635	202.683	314	202.997
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	12.335	878	1	2.180	15.394	-15.394	–
Umsatzerlöse	152.782	27.964	2.517	34.814	218.077	-15.080	202.997
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	14.531	956	207	4.190	19.883	-2.787	17.097

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	
	2022	2021
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	19.883	15.489
Nicht zugeordnete Bereiche	36	-5
Konzernfinanzierung	-21	-5
Konsolidierung/Holdingfunktion	-2.802	-1.525
Operatives Ergebnis	17.097	13.953
Finanzergebnis	-127	279
Konzernergebnis vor Steuern	16.970	14.232

14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Die Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) hält die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG.

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

Am 28. September 2022 hat Volkswagen 25 % der Vorzugsaktien ihrer Tochtergesellschaft Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG) zu einem Platzierungspreis von 82,50 € bei Investoren platziert. Diese Vorzugsaktien werden seit dem Folgetag an der Börse gehandelt. Grundlage für den Börsengang war eine umfassende Einigung über den Abschluss mehrerer Verträge zwischen Volkswagen und der Porsche SE. In diesem Zusammenhang haben beide Parteien unter anderem auch vereinbart, dass die Porsche SE 25 % der Stammaktien an der Porsche AG zuzüglich einer Stammaktie erwirbt. Der Preis je Stammaktie entspricht dem Platzierungspreis pro Vorzugsaktie zuzüglich einer Prämie von 7,5 %. Die übrigen Anteile am Vorzugs- und Stammaktienkapital halten weiterhin Unternehmen des Volkswagen Konzerns. Im Rahmen des Kaufvertrags übernimmt die Volkswagen AG als Garantiegeberin mehrere Garantien gegenüber der Porsche SE, die die Porsche SE im Wesentlichen so stellen wie die Aktionäre der Vorzugsaktien im Rahmen des Börsengangs. Darüber hinaus übernimmt die Volkswagen AG wenige weitere marktübliche und überwiegend auf die positive Kenntnis der Volkswagen AG begrenzte Garantien.

Der Erwerb der Stammaktien durch die Porsche SE erfolgt in zwei Tranchen zu 79.712.501 Aktien beziehungsweise 34.162.500 Aktien, wobei die mit den 113.875.001 Stammaktien verbundenen Stimmrechte bereits mit der Übertragung der ersten Tranche auf die Porsche SE übergehen. Der Vollzug der ersten Tranche war aufschiebend bedingt hinsichtlich der vollständigen Platzierung der Vorzugsaktien im Rahmen des Börsengangs innerhalb der Preisspanne sowie der buchmäßigen Lieferung der Platzierungsaktien gegen Zahlung des Platzierungspreises. Der Vollzug der zweiten Tranche an Stammaktien ist aufschiebend bedingt hinsichtlich des Vollzugs der ersten Tranche und Auszahlung der Sonderdividende in Höhe von 49 % der Bruttogesamterlöse aus der Platzierung der Vorzugsaktien (einschließlich etwaiger Mehrzuteilungen) und dem Verkauf der Stammaktien. Volkswagen hat aus der Transaktion zum Bilanzstichtag eine Forderung gegenüber der Porsche SE in Höhe von 10,1 Mrd. € bilanziert, da der Zugriff auf die mit diesen Stammaktien verbundenen Renditen bereits übertragen wurde. Der Zahlungseingang für die erste Tranche der Stammaktien ist zu Beginn des vierten Quartals erfolgt. Es wird erwartet, dass die Porsche SE den Kaufpreis für die 2. Tranche im Januar 2023 leistet. Die Porsche SE hält nach Abschluss der Transaktion 25 % und eine Aktie am Stammaktienkapital der Porsche AG.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich in diesem Zusammenhang auf eine maßgebliche Teilhabe von Vertretern der Porsche SE im Aufsichtsrat der Porsche AG geeinigt. Letztentscheidungsrechte der von Volkswagen bestimmten Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat im Hinblick auf die Lenkung der maßgeblichen Tätigkeiten im Sinne des IFRS 10 bei der Porsche AG stellen eine Beherrschung durch die Volkswagen AG weiterhin sicher.

Die Volkswagen AG beabsichtigt, ihre Aktionäre am Platzierungserfolg der Vorzugsaktien sowie dem Verkauf der Stammaktien unmittelbar teilhaben zu lassen. In der Gesellschaftervereinbarung mit der Porsche SE hat die Volkswagen AG in diesem Zusammenhang vereinbart, dass sie die Ausschüttung einer Sonderdividende an ihre Aktionäre vorschlagen wird, die der Höhe nach insgesamt 49 % der Brutto-Gesamterlöse aus der Platzierung der Vorzugsaktien im Rahmen des Börsengangs der Porsche AG sowie aus der Veräußerung des Stammaktienpakets an die Porsche SE entspricht. Vor diesem Hintergrund haben Vorstand und Aufsichtsrat eine außerordentliche Hauptversammlung für den 16. Dezember 2022 einberufen.

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. – 3. QUARTAL		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. – 3. QUARTAL	
	2022	2021	2022	2021
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	2	4	0
Aufsichtsräte	1	2	1	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	754	732	1.053	980
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	12.260	13.126	488	478
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	222	160	1.282	993
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	10	9	7	3

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.09.2022	31.12.2021	30.09.2022	31.12.2021
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	10.100	2	0
Aufsichtsräte	0	0	281	252
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.416	1.442	1.904	1.715
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	13.371	12.303	2.162	2.029
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	658	533	1.237	965
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	280	232	1	2

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 2.079 Mio. € (Vorjahr: 2.071 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 9.414 Mio. € (31. Dezember 2021: 8.756 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.314 Mio. € (31. Dezember 2021: 3.289 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 863 Mio. € (31. Dezember 2021: 737 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 181 Mio. € (31. Dezember 2021: 344 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 202 Mio. € (31. Dezember 2021: 391 Mio. €).

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 46 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €) wertberichtigt. In den ersten drei Quartalen 2022 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 27 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) an.

Der Volkswagen Konzern hat von Januar bis September 2022 Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 2.668 Mio. € (Vorjahr: 985 Mio. €) getätigt. Der Anstieg steht im Wesentlichen im Zusammenhang mit dem Erwerb der Europcar Mobility Group S.A. durch die GMH (siehe hierzu Angabe „Wesentliche Ereignisse“).

15. Rechtsstreitigkeiten

Dieselthematik

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

Das von der Staatsanwaltschaft Stuttgart bezüglich der Dieselthematik auch gegen ein Vorstandsmitglied der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG geführte strafrechtliche Ermittlungsverfahren wegen des Verdachts des Betruges und der unzulässigen Werbung wurde unter anderem bezüglich des Vorstandsmitglieds zwischenzeitlich gegen Zahlung einer Geldauflage Ende April 2022 eingestellt.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In Brasilien wurde in der ersten verbraucherrechtlichen Sammelklage die Revision von Volkswagen do Brasil gegen das Berufungsurteil durch den Superior Court of Justice im August 2022 teilweise zurückgewiesen. Volkswagen do Brasil hat dagegen ein Rechtsmittel eingelegt. Die Klägerin hat in der zweiten dort anhängigen verbraucherrechtlichen Sammelklage gegen das klageabweisende erstinstanzliche Urteil aus Oktober 2021 Berufung eingelegt.

In England und Wales wurden rund 91 Tsd. Ansprüche der Group Litigation gegen den Volkswagen Konzern im Mai 2022 durch einen außergerichtlichen Vergleich in Höhe von 193 Mio. GBP (231 Mio. €) sowie einem gesonderten Beitrag zu den Anwaltskosten und sonstigen Gebühren der Kläger beigelegt.

In den Niederlanden hat das Gericht in der Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) im März 2022 ein Zwischenurteil erlassen und darin festgestellt, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Zudem sei das Gericht in Amsterdam für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande nicht zuständig. Die DEJF hat gegen das Urteil Berufung eingelegt.

In Deutschland befand der Bundesgerichtshof (BGH) in einem Urteil aus Juni 2022, in dem es um Schadensersatzforderungen von Schweizer Fahrzeugerverberbern ging, die Abtretung von Forderungen an die financial-right GmbH für wirksam. Der BGH setzte sich mit der inhaltlichen Begründetheit der Ansprüche nicht auseinander. Im Juli 2022 entschied der BGH in einem weiteren Grundsatzurteil betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, dass Käufern von Neufahrzeugen anderer Konzernmarken kein Anspruch auf Restschadensersatz gegen die Volkswagen AG zustehe.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) hat im Juli 2022 entschieden, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine verbaute temperaturabhängige Emissionsregelung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschaltvorrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang hat der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium entwickelt, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ aktiv ist. Volkswagen bewertet die Auswirkungen der Entscheidung und befindet sich hierzu im Austausch mit den Behörden.

3. Verfahren in den USA/Kanada

Im Juni 2022 hatte das Superior Court of Quebec den zur Beilegung einer privaten zivilrechtlichen auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec geschlossenen Vergleich genehmigt. Gegen die gerichtliche Genehmigung ist ein auf die Regelung bezüglich der Anwaltskosten beschränktes Rechtsmittel anhängig.

Im Januar 2017 hatte Volkswagen ein drittes Partial Consent Decree mit dem U.S. Department of Justice (DOJ) und der U.S. Environmental Protection Agency (EPA) geschlossen, welches das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ im April 2017 genehmigt hatte. Das dritte Partial Consent Decree legte zivilrechtliche Ansprüche und Unterlassungsansprüche gemäß dem Clean Air Act in Bezug auf die 2,0 l und 3,0 l TDI-Fahrzeuge bei und umfasste eine zivilrechtliche Strafe sowie Überwachungs-, Prüf- und Compliance-Verpflichtungen. Des Weiteren hatte das Gericht im Juli 2017 das Third California Partial Consent Decree genehmigt, in welchem Volkswagen sich mit dem Attorney General des Bundesstaates Kalifornien und dem California Air Resources Board (CARB) geeinigt hatte, zivilrechtliche Strafen zu zahlen und Kosten zu erstatten. Zuletzt hat Volkswagen mit Zustimmung der beteiligten U.S.- und kalifornischen Behörden beantragt, die beiden Consent Decrees zu beenden, weil alle Forderungen daraus erfüllt worden sind. Im September 2022 hat das Gericht die Beendigung genehmigt.

4. Sonderprüfung

Die Volkswagen AG hatte beim Landgericht Braunschweig eine Unterlassungsklage gegen den vom Oberlandesgericht Celle bestellten Sonderprüfer mit dem Antrag erhoben, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat. Das Landgericht Braunschweig hat die Unterlassungsklage im Sommer 2022 abgewiesen, die Volkswagen AG hat daraufhin Berufung beim Oberlandesgericht Braunschweig eingelegt.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Im Kapitalanlegermusterverfahren der ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche SE hat der 1. Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle Ende September 2022 mit Musterverfahrensentscheid sämtliche von den Klägern beantragten Feststellungsziele zurückgewiesen oder für gegenstandslos erklärt. Damit wurde den Musterbeklagten vollumfänglich Recht gegeben. Die Volkswagen AG haftet nach der Entscheidung des Gerichts unter anderem deshalb nicht, weil die Kläger eine Kenntnis des Vorstands der Volkswagen AG von den angeblich unrichtigen oder veröffentlichungsbedürftigen Kapitalmarktinformationen nicht ausreichend dargelegt haben. Ferner könne ein behauptetes Wissen von Aufsichtsratsmitgliedern dem Vorstand selbst dann nicht zugerechnet werden, wenn es unterstellt würde. Der Musterverfahrensentscheid kann von den Klägern innerhalb eines Monats nach seiner Zustellung mit der Rechtsbeschwerde zum Bundesgerichtshof angefochten werden.

Im April 2022 hat Scania Rechtsmittel am Europäischen Gerichtshof gegen das Urteil des Gerichts der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) aus Februar 2022 im Zusammenhang mit der von der Europäischen Kommission verhängten Geldbuße wegen des Vorwurfs des unzulässigen Informationsaustauschs zwischen bestimmten Lkw-Herstellern eingelegt.

In der zunächst vom US District Court des Northern District von Kalifornien abschließend abgelehnten überarbeiteten kartellrechtlichen Sammelklage, in der behauptet wurde, 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, lehnte das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) den Ende 2021 gestellten klägerischen Antrag auf erneute Verhandlung über den Beschluss, mit dem das Gericht die Entscheidung des US District Court bestätigt hatte, im Januar 2022 im Rechtsmittelverfahren ab. Im Februar 2022 wies ferner der District Court den Antrag zurück, mit dem die Kläger die Einreichung einer neuen Klageschrift unter Aufhebung des bisherigen Urteils angestrebt hatten. Im Juni 2022 lehnte der US Supreme Court die dagegen eingelegten Rechtsmittel der Kläger endgültig ab.

Die EU-Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) haben im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche durchsucht beziehungsweise förmliche Auskunftsverlangen zugestellt. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftersuchen der EU-Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis heute dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und Vans bis zu 3,75 Tonnen) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten („recyclates, recyclability, recovery“) erfolgen. Die untersuchte Zuwiderhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG hat das Auskunftersuchen der Europäischen Kommission beantwortet. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem hat die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG gerichtet.

Die im Dezember 2021 von Navistar geschlossene endgültige Vereinbarung zur Beilegung von Auseinandersetzungen über die Höhe von Gewinnbeteiligungen im Rahmen von betrieblichen Versorgungszusagen von Navistar („Profit Sharing Settlement Agreement“) wurde vom zuständigen Gericht im Juni 2022 endgültig genehmigt. Navistar hat die noch ausstehenden Zahlungen zur Erfüllung der Vereinbarung von rund 0,4 Mrd. € vollständig geleistet.

Im September 2022 hat die GT Gettaxi Ltd. die Klage gegen die Volkswagen AG und einen weiteren Beklagten, in der insbesondere hohe angebliche Schadensersatzforderungen geltend gemacht wurden, fallengelassen. Die Klage war im August 2021 erstinstanzlich wegen Unzuständigkeit der zyprischen Gerichte abgewiesen worden, wogegen die GT Gettaxi Ltd. Rechtsmittel beim Obersten Gerichtshof (Supreme Court), der letzten zyprischen Berufungsinstanz, eingelegt hatte.

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.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2022 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2021 keine wesentlichen Änderungen.

16. Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich insbesondere durch die Erfassung zusätzlicher rechtlicher und produktbezogener Umfänge sowie aufgrund von Währungseffekten im Vergleich zum Konzernabschluss 2021 um 1,1 Mrd. € auf 10,8 Mrd. € erhöht.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2021 um 2,9 Mrd. € auf 37,6 Mrd. € erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung des Bestellobligos für Sachanlagen.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Nach dem 30. September 2022 hat es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gegeben.

Wolfsburg, 25. Oktober 2022

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 2022 bis 30. September 2022, 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, 26. Oktober 2022

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Matischiok
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 von 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

16. Dezember 2022

Außerordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG

14. März 2023

Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG

4. Mai 2023

Zwischenbericht Januar – März 2023

10. Mai 2023

Hauptversammlung der Volkswagen AG

27. Juli 2023

Halbjahresfinanzbericht 2023

26. Oktober 2023

Zwischenbericht Januar – September 2023

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

