

VOLKSWAGEN GROUP

ZWISCHENBERICHT

JANUAR - SEPTEMBER 2024

1 Aktuelles

- 1 Wesentliche Zahlen
- 2 Wesentliche Fakten
- 3 Group News

7 Zwischenlagebericht

- 7 Volkswagen Aktie
- 9 Geschäftsverlauf
- 22 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 33 Ausblick

35 Marken und Geschäftsfelder

39 Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

- 39 Gewinn- und Verlustrechnung
- 40 Gesamtergebnisrechnung
- 43 Bilanz
- 44 Eigenkapitalentwicklung
- 45 Kapitalflussrechnung
- 46 Anhang
- 70 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

Die in diesem Bericht erläuterten Finanzzahlen wurden gemäß den internationalen Rechnungslegungsvorschriften, den IFRS Accounting Standards, erstellt. Alle Zahlen sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet, daher kann die Addition der angegebenen Werte zu geringfügigen Abweichungen führen; dies gilt auch für die Ermittlung von Prozentangaben. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden, soweit nicht anders erwähnt, neben den Werten des Berichtszeitraums in Klammern dargestellt. Bei unseren Erläuterungen beschränken wir uns im Einklang mit den Deutschen Rechnungslegungsstandards auf die wesentlichen Effekte, die im Berichtszeitraum auf unser Geschäft wirkten.

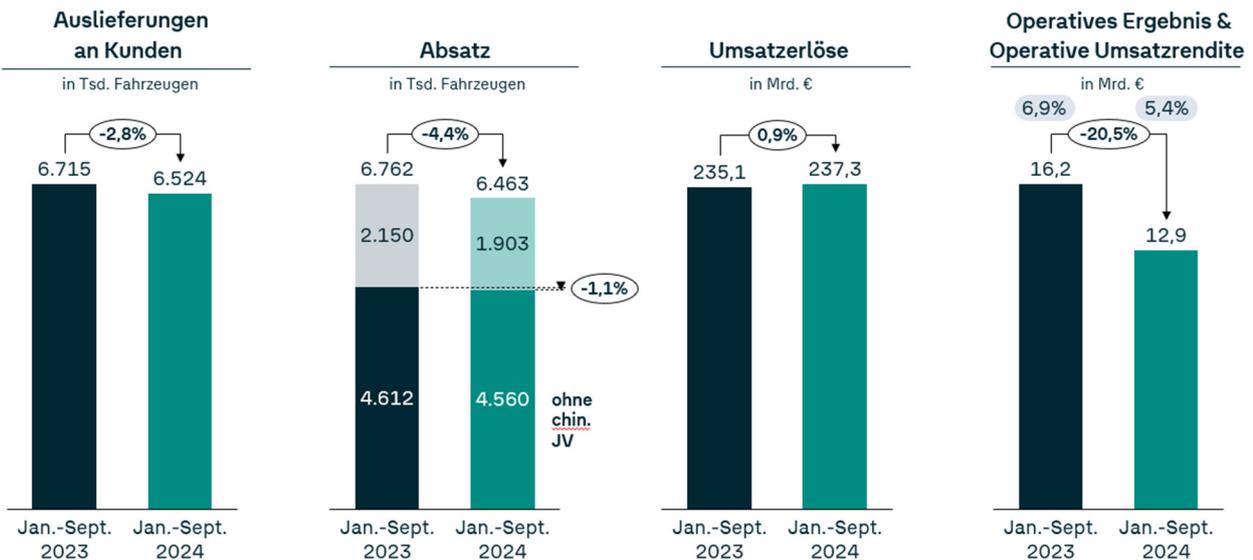
Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um Verständnis, dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung keine geschlechterspezifischen Formulierungen verwenden. Die gewählte Form steht stellvertretend für alle Geschlechter.

Reichweitenangaben zu Fahrzeugen wurden auf dem Rollenprüfstand über das Durchfahren der Zyklen nach der World-wide 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.

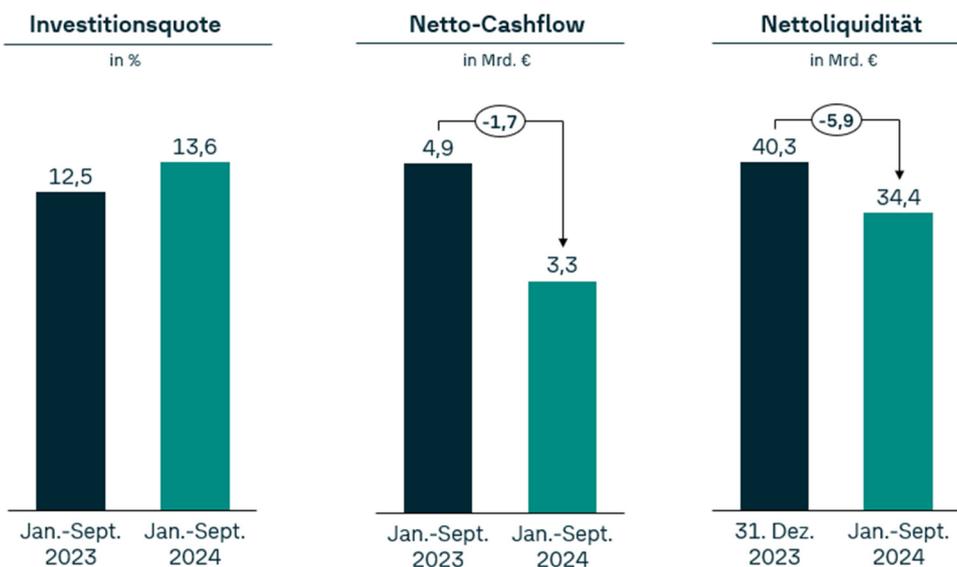
Dieses Dokument liegt ebenfalls in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor. Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter: www.volkswagen-group.com/investoren

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN



KONZERNBEREICH AUTOMOBILE



Die Mengendaten umfassen auch die nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (chin. JV); die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Der Konzernbereich Automobile beinhaltet die Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

Wesentliche Fakten

- > **Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Joint Ventures mit 6,5 (6,7) Mio. Fahrzeugen in den ersten drei Quartalen 2024 leicht unter Vorjahr; Asien-Pazifik sowie Zentral- und Osteuropa rückläufig, Zuwächse vor allem in Nord- und Südamerika**
- > **Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge an Kunden gegenüber Vorjahr insbesondere aufgrund der branchenweiten Kaufzurückhaltung der Kunden leicht rückläufig (-4,7%); Anteil an den Auslieferungen des Konzerns bei 7,8 (7,9)%**
- > **Umsatzerlöse des Konzerns mit 237,3 (235,1) Mrd. € aufgrund volumenbedingter Steigerungen im Finanzdienstleistungsgeschäft leicht über Vorjahr**
- > **Operatives Ergebnis mit 12,9 (16,2) Mrd. € rückläufig; Restrukturierungsaufwendungen im Pkw-Bereich in Höhe von 2,2 Mrd. €; hohe Vorleistungen für neue Produkte**
- > **Finanzergebnis negativ; Ergebnis vor Steuern geht insgesamt auf 12,5 (17,7) Mrd. € zurück; Ergebnis nach Steuern sinkt um 4,0 Mrd. € auf 8,9 Mrd. €**
- > **Netto-Cashflow des Automobilbereichs beläuft sich auf 3,3 (4,9) Mrd. €; Investitionsquote im Konzernbereich Automobile bei 13,6 (12,5)%**
- > **Nettoliiquidität im Konzernbereich Automobile mit 34,4 Mrd. € auf robustem Niveau; Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG in Höhe von 4,5 Mrd. € im zweiten Quartal**

Group News

NEUE PRODUKTE UND TECHNOLOGIEN VORGESTELLT

Der Volkswagen Konzern und seine Marken stellten auch im dritten Quartal 2024 neue Fahrzeuge und Technologien vor.

Volkswagen richtet mit seiner Strategie „In China für China“ sein Angebot noch stärker auf die Bedürfnisse chinesischer Kunden aus. Im Juli 2024 feierte das erste Modell der neuen Volkswagen Submarke ID. UNYX seine Premiere: Das gleichnamige und vollelektrische SUV-Coupé zeichnet sich durch ein besonders auffälliges Design, ein smartes Bedienkonzept mit personalisierbarem 3D-Avatar und bis zu rund 600 km Reichweite aus. Die Grundversion wird von einer 210 kW (286 PS) starken E-Maschine an der Hinterachse angetrieben. Darüber hinaus soll es eine Allradversion mit zwei Elektromotoren und einer Leistung von 250 kW (340 PS) geben. Der speziell auf den chinesischen Markt ausgerichtete ID. UNYX ist die neueste Entwicklungsstufe intelligent vernetzter Fahrzeuge von Volkswagen. Er ist technisch und optisch auf den Lebensstil junger Kunden in Chinas Metropolen zugeschnitten. Das Handelskonzept des ID. UNYX unterstützt dies mit 40 exklusiven Stores in 20 Städten, in denen Interessenten das Fahrzeug durch moderne Technologien wie Virtual- und Augmented Reality erleben können.

CUPRA stellte im September 2024 den neuen Terramar vor. Der sportliche SUV verkörpert die neue Designsprache der Marke mit einem mutigen und selbstbewussten Auftritt. Er trägt die neue ikonische Lichtsignatur, bestehend aus Ultra Matrix-LEDs mit High-Definition-Technologie. Das Außendesign der Frontpartie wird bestimmt durch den sportlichen Kühlergrill und die funktionale untere Öffnung. Das breite Heck verleiht dem SUV eine starke Präsenz. Das zentral zwischen den Rückleuchten positionierte CUPRA Logo sowie der Name Terramar sind beleuchtet. Der Innenraum besticht mit einem fahrerorientierten Cockpit, das durch das Design der Mittelkonsole verstärkt wird. Die Schalensitze sind teilweise mit nachhaltigen Materialien bezogen. Im Rahmen der Zusammenarbeit mit dem Audioexperten Sennheiser Mobility kommt ein HiFi-Audiosystem mit zwölf Lautsprechern zum Einsatz. Der CUPRA Terramar ist mit fünf verschiedenen Antriebssträngen erhältlich, vom Verbrenner bis zur Elektrifizierung. Die Leistungsspanne reicht von 110 kW (150 PS) bis 200 kW (272 PS). Die Fahrdynamik wird durch das serienmäßige Sportfahrwerk und die Progressivlenkung sowie durch die neue adaptive Fahrwerksregelung und optimierte Bremsen unterstützt.

Bei Audi ging im dritten Quartal 2024 mit dem A6 e-tron als Sportback und Avant das zweite Modell auf Basis der Premium Plattform Electric (PPE) an den Start. Das Fahrzeug der oberen Mittelklasse greift die Produktstärken der PPE hinsichtlich Performance, Reichweite, Effizienz und Laden auf: Leistungsstarke, kompakte und hocheffiziente Elektromotoren ermöglichen in Kombination mit einer für die PPE neu entwickelten Lithium-Ionen-Batterie eine Reichweite von bis zu rund 750 km beim A6 Sportback e-tron performance und bis zu rund 720 km bei der Avant-Karosserieform. Eine Systemleistung von bis zu 370 kW (503 PS) im Audi S6 e-tron sorgt für ein sportliches und dynamisches Fahrerlebnis. Von 0 auf 100 km/h beschleunigt dieser in 3,9 sec, die Höchstgeschwindigkeit ist bei 240 km/h erreicht. Das Exterieur ist kraftvoll, sportlich und optimal proportioniert. Eine verbesserte Grundabstimmung und zahlreiche Detailoptimierungen zahlen auf eine sehr gute Aerodynamik ein und sorgen für einen außergewöhnlich geringen cw-Wert von 0,21.

Damit ist er in puncto Aerodynamik der beste Audi aller Zeiten. Das Interieur wird durch eine neue Designphilosophie von Audi bestimmt und besitzt eine Raumarchitektur, die gestalterisch und ergonomisch auf die Insassen zugeschnitten ist. Der A6 e-tron bietet ausstattungsabhängig viele innovative Features wie beispielsweise virtuelle Außenspiegel der zweiten Generation, die beleuchteten Ringe am Heck und ein smartes Panoramaglasdach, das per Knopfdruck intransparent geschaltet werden kann.

Mit der neuen A5-Familie hat Audi das nächste Kapitel in seiner erfolgreichen Geschichte der Mittelklasse aufgeschlagen. Sie überzeugt mit einer geschärften Designsprache und Proportionen aus dem Premiumbereich. Beide Karosserievarianten – Limousine und Avant – verkörpern die sportliche Audi Designphilosophie. Eine neue Formensprache im Interieur schafft ein großzügiges Raumgefühl. Das schlanke, freistehende Panoramadisplay ist im Curved Design und in OLED-Technologie ausgeführt und besteht aus einem 11,9 Zoll großen Virtual Cockpit und einem 14,5 Zoll großen Touch Display. Für die vorderen Passagiere steht optional ein 10,9 Zoll großes Beifahrerdisplay zur Verfügung, das perfekt in das Schalttafeldesign integriert ist. Effiziente, elektrifizierte Verbrennungsmotoren und sportlich emotionale S-Modelle runden das Angebot der A5-Familie ab.

Zudem präsentierte Audi die neueste Generation seines Bestsellers Q5: Der SUV zeigt sich noch moderner und dynamischer. Er ist das erste Fahrzeug auf Basis einer neuen Plattform für Verbrennungsmotoren und wird von Benzin- und Dieselmotoren angetrieben, die dank der weiterentwickelten Mild-Hybrid-Technologie noch sparsamer geworden sind. Der Audi Q5 überzeugt mit einem modernen Infotainment- und Bedienkonzept, individualisierbaren digitalen Lichtsignaturen und modernen Fahrerassistenzsystemen. Der sportliche Audi SQ5 ergänzt die neue Baureihe bereits bei der Premiere. Außerdem sollen künftig Modelle mit Plug-in-Hybrid-Technologie die Modellfamilie erweitern.

Der Bentley Flying Spur der vierten Generation ist die leistungsstärkste Limousine in der Firmengeschichte der britischen Marke. Sein Ultra Performance Hybridantrieb mit 575 kW (782 PS) lässt den Viertürer in 3,5 sec von 0 auf 100 km/h sprinten. Rein elektrisch kann er zudem 76 km zurücklegen. Das Fahrerlebnis wird durch das Performance Active Chassis gesteigert, bestehend aus Fahrwerkstabilisierung Dynamic Ride und Allradlenkung. Das geschärfte Exterieur wird von Kühlergrill, Stoßfänger, Diffusor, 22-Zoll-Rädern und dunkel getönten Zierelementen bestimmt. Im Innenraum fallen Steppmuster an den Sitzen und eine Lederverkleidung im 3D-Rautenmuster ins Auge. Alle vier Sitze sind mit neuer Wellness-Funktion und automatischer Sitzklimatisierung erhältlich. Die elektrische Architektur des Flying Spur ermöglicht die Integration neuester Technologien; so lassen sich beispielsweise dank My Bentley App-Studio beliebte Apps direkt ins Fahrzeug einbinden.

Als Nachfolger des Huracán präsentierte Lamborghini im August 2024 mit dem Temerario erstmals einen Supersportwagen, der mit einem V8 Biturbo in Kombination mit drei Elektromotoren und einer Gesamtleistung von 676 kW (920 PS) aufwartet. Außen fallen die sechseckigen Tagfahrleuchten auf, die eine typische geometrische Form des Lamborghini Designs aufgreifen und futuristisch interpretieren. Der freiliegende Motor, das Herzstück des Fahrzeugs, wird von einem neuen ästhetischen wie aerodynamischen Spoiler eingerahmt. Neueste Konnektivitätsdienste und Augmented-Reality-Navigation sorgen darüber hinaus für ein intuitives Fahrerlebnis. Mit einem Leichtbaupaket und Carbonfelgen wird eine Gewichtseinsparung im Vergleich zum Vorgänger von mehr als 25 kg sowie eine höhere aerodynamische Effizienz erzielt.

Zum 50. Geburtstag des 911 Turbo legte Porsche ein exklusives Jubiläumsmodell seiner Sportwagen-Ikone auf: Der „911 Turbo 50 Jahre“ kombiniert herausragende Performance und edle Materialien mit besonders exklusiven Designelementen. Interieur und Exterieur lehnen sich an historische 911 Turbo-Modelle an, ergänzt um zeitlos elegante und aktuelle Stilelemente. Porsche limitiert den „911 Turbo 50 Jahre“ in Anlehnung an das Debütjahr des ersten 911 Turbo auf 1.974 Exemplare. Technisch basiert er auf dem seit 2019 gebauten 911 Turbo S. Sein 3,7l Boxermotor mit Biturbo-Aufladung leistet 478 kW (650 PS). Für den Sprint von 0 auf 100 km/h benötigt er lediglich 2,7 sec. Zum Serienumfang gehören: 8-Gang-Doppelkupplungsgetriebe, aktiver Allradantrieb, Sportfahrwerk, Liftsystem an der Vorderachse sowie abgedunkelte Matrix-LED-Hauptscheinwerfer.

IAA Transportation

Volkswagen Nutzfahrzeuge feierte auf der IAA Transportation 2024 in Hannover die Weltpremiere des neuen Transporters und zeigte die komplett aktualisierte Modellpalette. Die 7. Generation der Transporter-Baureihe startet mit einem größeren Raumangebot, einer erhöhten Zuladung und einer gesteigerten Anhängelast. Darüber hinaus sorgen modernste Assistenzsysteme für mehr Sicherheit; durchdachte Cockpit- und Bedienelemente erleichtern indes den Arbeitsalltag. Der neue Transporter ist als Kastenwagen (reiner Gütertransport), Kastenwagen Plus (Laderaum, Sitze in der zweiten Reihe), Kombi (reiner Personentransport) sowie als Doppelkabine mit Pritschenaufbau und langem Radstand erhältlich. Darüber hinaus wurde der neunsitzige Caravelle für den kommerziellen Personentransport vorgestellt. Volkswagen Nutzfahrzeuge bietet ihn in einer Grundversion, als mittleres Ausstattungsniveau „Life“ und in der Topversion „Style“ an. Zudem ist auch der Caravelle mit verlängertem Radstand erhältlich. Sowohl die Transporter als Kastenwagen als auch der Caravelle sind zudem in der robusten Version „PanAmericana“ erhältlich. Erstmals wird es Transporter und Caravelle – alternativ zum Spektrum der Turbodieselmotoren – mit einem Plug-in-Hybridantrieb und reinem Elektroantrieben geben. Eine Vielzahl an Auf- und Umbaulösungen rundete den Messeauftritt ab.

Scania präsentierte auf der IAA Transportation seine umfassende, vielseitige und benutzerfreundliche Fahrzeugpalette. Der Schwerpunkt lag dabei auf Nachhaltigkeit, Digitalisierung und Komplettlösungen für eine im Wandel befindliche Transportbranche. Unabhängig davon, ob der Kunde einen Biodiesel-, Biogas- oder Elektro-Lkw bevorzugt, kann Scania modulare und flexible Wartungslösungen, Ladelösungen, vernetzte Services und andere Möglichkeiten für geringe Gesamtbetriebskosten anbieten. Weitere Highlights waren eine neue, rein elektrische Sattelzugmaschine, das modularisierte Serviceportfolio „Scania 360“ sowie der „Scania ProDriver“, ein unterhaltsames, digitales Coaching für Berufskraftfahrer.

Unter dem Motto „Simplifying Business“ zeigte MAN in Hannover sein gesamtes Lkw-Antriebsportfolio mit neuesten Elektro-, Wasserstoff- und Dieselantrieben. Der eTGL feierte seine Weltpremiere: Der elektrisch betriebene 12-Tonner ist eine Lösung für den leichten Verteilerverkehr und rundet das MAN Elektro-Lkw-Portfolio ab, das nunmehr Trucks von zwölf bis 50 t umfasst. Die eTruck-Konfigurationen sind mit bis zu sieben Batterien möglich und erlauben Reichweiten von bis zu 650 km. Der Wasserstoff-Verbrenner MAN hTGX ergänzt das Zero-Emission-Portfolio komplementär für spezielle Anwendungen. Im Bereich der Diesel-Lkw präsentierte MAN Optimierungen im Antriebsstrang und der Aerodynamik mit bis zu 4% weniger Kraftstoffverbrauch. Die Vorstellung neuer Sicherheits- und Assistenzsysteme ergänzte den Messeauftritt.

AUSZEICHNUNGEN UND JUBILÄEN

Anfang Juli 2024 erhielt der neue Passat der Marke Volkswagen Pkw die Bestnote von fünf Sternen bei der Euro-NCAP-Sicherheitsbewertung. Das Fahrzeug konnte sehr hohe Bewertungen in allen vier geprüften Kategorien erzielen, insbesondere beim Insassenschutz für Erwachsene. Auch der Audi Q6 e-tron erhielt im September 2024 die Auszeichnung von vollen fünf Sternen. Sowohl der Insassenschutz für Erwachsene als auch für Kinder wurde mit sehr guten Ergebnissen über 90% bewertet. Bei dem Testverfahren werden von einem Konsortium aus europäischen Verkehrsministerien, Automobilclubs, Versicherungsverbänden und Forschungsinstituten Sicherheitsaspekte neuer Fahrzeuge untersucht und bewertet.

Ebenfalls im Juli 2024 erhielt die Marke Volkswagen Pkw bei den „AutomotiveINNOVATIONS Awards 2024“ die Auszeichnung für die innovationsstärkste Volumenmarke im Bereich Elektroantrieb. Besonders hervorzuheben war die Innovationsstärke in Bezug auf Reichweite, Ladeleistung, Verbrauch und im Bereich des E-Ökosystems. Vergeben wird der Award jährlich vom Center of Automotive Management, einem unabhängigen, wissenschaftlichen Institut für empirische Automobil- und Mobilitätsforschung an einer deutschen Fachhochschule, das die Innovationsaktivitäten von rund 100 Automobilmarken in Europa, Asien und den USA analysiert.

Mitte August 2024 wurde das Volkswagen Werk in Poznań mit dem „Automotive Lean Production Award“ ausgezeichnet. Insbesondere die Anwendung schlanker Produktionsmethoden sowie kontinuierliche Optimierungen in der Fertigung mit dem Fokus auf Automatisierung und Digitalisierung wurden am Standort Poznań positiv bewertet. Seit fast 20 Jahren werden die besten europäischen Produktionsstandorte für moderne Produktionsprozesse von dem internationalen Beratungsunternehmen Agamus Consult und dem Fachmagazin Automobil Produktion gekürt.

Ende August 2024 prämierte das deutsche Fachmagazin Auto Zeitung zwei Modelle der Marke Škoda mit der „Design Trophy 2024“. Die Importwertung gewann der Škoda Superb in der Kategorie Limousinen/Vans. Ebenfalls in der Importwertung siegte der Škoda Kodiaq in der Kategorie SUV. Bei dem Leserentscheid standen insgesamt 63 Modelle in vier Kategorien zur Wahl.

Zahlreiche Modelle des Volkswagen Konzerns wurden im August 2024 von der deutschen Fachzeitschrift auto motor sport mit der Auszeichnung „Familienauto des Jahres 2024“ gekürt. Die 13. Leserwahl fand in je drei Preisklassen (A: bis 25 Tsd. €, B: 25 Tsd. € bis 35 Tsd. € und C: 35 Tsd. € bis 45 Tsd. €) und drei Kategorien (Design, Technologie und Preis/Leistung) statt. Die Marke Volkswagen Pkw überzeugte mit dem T-Cross in der Preisklasse A der Kategorie Technologie. Die Importwertung dieser Kategorie gewann der Škoda Kamiq. In der Preisklasse A konnte der Kamiq ebenfalls in der Kategorie Design die Importwertung für sich entscheiden. Škoda ging mit dem Octavia Combi in der Preisklasse B in den Kategorie Design als Gesamt- und Importsieger hervor und konnte sich darüber hinaus in der Importwertung der Kategorie Technologie durchsetzen. Audi sicherte sich mit dem Q2 den Gesamtsieg in der Preisklasse B in der Kategorie Technologie. In der Kategorie Preis/Leistung gewann Škoda die Gesamt- und Importwertung der Kategorie B mit dem Octavia Combi sowie in der Kategorie C mit dem Karoq.

Mitte September 2024 feierte der Škoda Fabia, mit dem die Marke eine neue Ära im Kleinwagensegment begann, sein 25-jähriges Produktionsjubiläum. Insgesamt wurden bisher fast fünf Millionen Fahrzeuge hergestellt. Die vierte Modellgeneration wird im Škoda Werk in Mladá Boleslav gefertigt.

KOOPERATIONEN UND BETEILIGUNGEN

Die PowerCo SE als Batterieunternehmen des Volkswagen Konzerns und die QuantumScape Corporation (QuantumScape) haben im Juli 2024 eine Kooperationsvereinbarung zur Industrialisierung der Lithium-Metall-Feststofftechnologie von QuantumScape bekannt gegeben. Diese Vereinbarung löst ein früheres Joint Venture des Volkswagen Konzerns und QuantumScape für eine zukünftige gemeinsame Produktion von Batteriezellen ab. Der Volkswagen Konzern bleibt dabei unverändert der größte Anteilseigner von QuantumScape. Abhängig vom technologischen Fortschritt und von bestimmten Lizenzzahlungen wird PowerCo die Lizenz zur Serienproduktion von Batteriezellen auf Basis der QuantumScape-Technologie erhalten. Die Technologieplattform von QuantumScape basiert auf einem selbst entwickelten Separator, der die Verwendung von reinen Lithium-Metall-Anoden ermöglicht und damit eine große Energie- und Leistungsdichte, eine hohe Ladegeschwindigkeit und ein robustes Sicherheitsprofil realisieren soll.

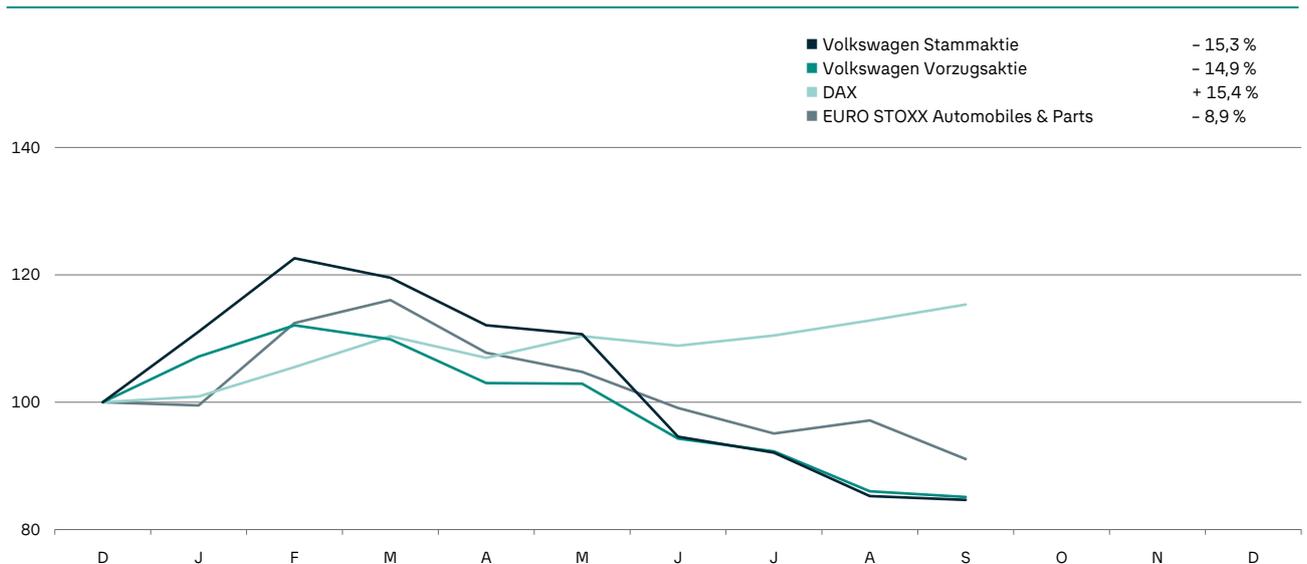
Volkswagen Aktie

Die internationalen Börsen verzeichneten im Berichtszeitraum eine wechselhafte, aber insgesamt positive Entwicklung. Insbesondere angetrieben von der Hoffnung auf Leitzinssenkungen setzten sie ihren im Oktober 2023 begonnenen Aufwärtstrend fort und erreichten neue Rekordstände. Positiv wirkte sich zudem insbesondere eine über den Erwartungen liegende Konjunktorentwicklung aus. Die Notenbanken in den USA und Europa leiteten im Jahresverlauf zudem mit ersten Senkungen die Trendwende des Zinsniveaus ein und beflügelten damit die Aktienkurse weiter. Die grundsätzlich positive Stimmung an den Börsen wurde durch das unsichere geopolitische Umfeld und insbesondere die Lage im Nahen Osten nicht nennenswert beeinträchtigt.

Nach einem erfreulichen Börsenjahr 2023, in dem der deutsche Aktienindex (DAX) um 20% zulegen konnte, startete er in das neue Jahr mit einer Seitwärtsbewegung. Ende Januar 2024 ging der DAX dann in einen Aufwärtstrend über, in dessen Verlauf der Index neue Allzeithochs verzeichnete. Das deutsche Börsenbarometer profitierte insbesondere von positiven Unternehmensdaten in der Berichtssaison sowie der Erwartung der Marktteilnehmer einer bevorstehenden Zinswende. Im zweiten Quartal 2024 schwächte sich die Dynamik angesichts steigender geopolitischer Spannungen und politischer Unsicherheiten ab. In das dritte Quartal startete der DAX zunächst mit einer schwächeren Phase, bevor die Kurse dann wieder in eine Aufwärtsbewegung übergingen,

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2023 BIS SEPTEMBER 2024

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2023 = 100



angetrieben von der eingeleiteten Zinswende in Europa und den USA. Auch die geld- und fiskalpolitischen Maßnahmen in China zur Ankurbelung der Konjunktur wirkten sich positiv auf den deutschen Aktienmarkt aus. Im September 2024 erzielte der DAX, der als Performanceindex die Dividendenzahlungen thesauriert, ein neues Allzeithoch und lag am Monatsende um 15% über dem Stand am Jahresende 2023. Der EURO STOXX Automobiles & Parts als reiner Preisindex wies im Betrachtungszeitraum dagegen, bedingt durch das schwierige Marktumfeld der Automobilindustrie, eine negative Kursentwicklung von 9% auf.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG entwickelten sich in den ersten drei Monaten des Berichtszeitraums zunächst positiv. Im weiteren Verlauf bewertete der Kapitalmarkt den weiterhin hohen Investitionsbedarf, unter anderem für den Bau von Batteriezellfabriken, für die Fahrzeugentwicklung im Rahmen der Transformation des Unternehmens und Vorhaltungen für Akquisitionen, kritisch. Ebenso belasteten die sich weiter verschärfende Wettbewerbssituation im Automobilssektor, die Erwartung rückläufiger Margen sowie eine verhaltene Nachfrage insbesondere nach Elektrofahrzeugen und damit verbundene mögliche Kosten für die Schließung einer drohenden Lücke in Bezug auf die europäischen CO₂-Flottenziele für 2025 den Kurs. Dämpfend wirkte zudem der vom Unternehmen erwartete Ergebnisrückgang bei den Gemeinschaftsunternehmen im größten Einzelmarkt China, der geprägt ist von einem intensiven Wettbewerb. Hinzu kam die Ankündigung von Strafzöllen der EU auf chinesische Elektrofahrzeuge, verbunden mit der Gefahr einer darauf folgenden Reaktion Chinas in Form von Einfuhrzöllen unter anderem auf europäische Fahrzeuge. Im Jahresverlauf verschlechterte sich das Branchenumfeld zunehmend. Das Unternehmen passte infolgedessen sowie aufgrund ungeplanter Restrukturierungsaufwendungen im Konzern die Jahresprognose wiederholt an. Durch diese angespannte Nachrichtenlage entwickelten sich die Kurse weiter rückläufig. Ende September 2024 notierten die Vorzugs- und die Stammaktie jeweils um 15% unter dem Wert zum Jahresende 2023. Unter der Annahme einer Re-Investition der Dividende (ohne Steuerabzug) zum Zeitpunkt der Ausschüttung in die Volkswagen Aktien lag die Gesamtrendite der Vorzugsaktie bei -8% und die der Stammaktie bei -10%.

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.volkswagen-group.com/investoren abrufbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2024

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	151,50	93,45	100,30
	Datum	04.04.	10.09.	30.09.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	128,50	88,66	95,16
	Datum	04.04.	10.09.	30.09.
DAX	Kurs	19.474	16.432	19.325
	Datum	27.09.	17.01.	30.09.
ESTX Auto & Parts	Kurs	708	539	552
	Datum	08.04.	10.09.	30.09.

Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

In den ersten neun Monaten des Jahres 2024 befand sich die Weltwirtschaft weiter auf Wachstumskurs, mit einer etwas geringeren Dynamik im Vergleich zum Vorjahr. Diese Entwicklung war sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern zu beobachten. Die in vielen Ländern zwar rückläufigen, aber zum Teil noch immer relativ hohen Inflationsraten in Kombination mit einer restriktiven Geldpolitik wichtiger Zentralbanken dämpften weiterhin vielerorts die Konjunktorentwicklung. Gegen Ende des Berichtszeitraums haben einige Zentralbanken begonnen, die Leitzinsen von ihrem vergleichsweise hohen Niveau schrittweise abzusenken.

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete in den ersten drei Quartalen dieses Jahres ein insgesamt positives Wachstum etwas oberhalb des Vorjahresniveaus. In den einzelnen Staaten Nord- und Südeuropas verlief die Entwicklung dabei heterogen. Aufgrund der rückläufigen Inflationsraten senkte die Europäische Zentralbank seit Juni 2024 ihre Leitzinsen in zwei Schritten ab.

Das deutsche Bruttoinlandsprodukt ging von Januar bis September 2024 zurück und entwickelte sich damit etwas schlechter als in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum stieg die saisonbereinigte Arbeitslosenquote im Durchschnitt an. Nachdem die monatlichen Inflationsraten Ende 2022 historische Höchstwerte erreicht hatten, sanken sie seitdem etwa mit dem Durchschnitt der Eurozone.

DEWISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2023 BIS SEPTEMBER 2024

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2023 = 100



Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen in den ersten neun Monaten 2024 insgesamt ein Wachstum auf, das gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres etwas höher ausfiel.

Das Bruttoinlandsprodukt der USA erhöhte sich in der Berichtsperiode mit einer gegenüber dem Vorjahreszeitraum etwas höheren Wachstumsrate, obwohl die US-Notenbank ihre restriktive Geldpolitik aufgrund der vergleichsweise hohen Inflation und des angespannten Arbeitsmarktes bis zur ersten Leitzinssenkung im September 2024 beibehielt.

Auch in Brasilien wuchs die Wirtschaftsleistung, allerdings mit etwas geringerer Dynamik als in den ersten neun Monaten des Vorjahres.

Das Wachstum der chinesischen Wirtschaftsleistung lag im weltweiten Vergleich auf hohem Niveau, war im Berichtszeitraum aber etwas schwächer als in der Vorjahresperiode.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2024 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen in der Größenordnung des Vorjahreswertes. Dabei entwickelten sich die einzelnen Regionen mit Ausnahme von Asien-Pazifik und Nahost positiv. Die Angebotslage normalisierte sich weiter und die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen verbesserte sich in einigen Regionen der Welt aufgrund niedrigerer Preise und gestiegener Verkaufshilfen.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis September 2024 leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

In Westeuropa lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in den ersten drei Quartalen 2024 auf dem Vorjahresniveau. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte dieser Region fiel dabei unterschiedlich aus. Während Großbritannien und Italien leicht und Spanien spürbar wuchsen, bewegte sich das Marktvolumen in Deutschland und Frankreich in der Größenordnung des Vorjahres.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Westeuropa erhöhte sich im Berichtszeitraum spürbar gegenüber dem Vorjahreswert.

Von Januar bis September 2024 lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland in der Größenordnung des Vorjahres. Die Ende 2023 erfolgte Änderung der Förderung von Elektrofahrzeugen wirkte sich dämpfend auf die Entwicklung der Neuzulassungen von rein elektrisch angetriebenen Fahrzeugen aus. Die Nachfrage nach Fahrzeugen mit konventionellen und hybriden Antrieben konnte diesen Effekt nicht länger kompensieren. In den ersten neun Monaten des Jahres 2024 sank die inländische Produktion auf 3,1 Mio. Fahrzeuge (-0,5%), während die Pkw-Exporte auf 2,4 Mio. Einheiten anstiegen (+3,0%).

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag in den ersten drei Quartalen 2024 spürbar über dem Vergleichswert von 2023.

In der Region Zentral- und Osteuropa erhöhte sich das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum deutlich. Die Zahl der Verkäufe entwickelte sich dabei in den großen Märkten Zentraleuropas positiv.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag von Januar bis September 2024 deutlich über dem Niveau des Vorjahres.

In der Region Nordamerika stiegen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) leicht. Das Marktvolumen in den USA lag in den ersten neun Monaten 2024 bei sich durchschnittlich verbessernder Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit von Neufahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums.

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten drei Quartalen 2024 spürbar über dem Wert des Vergleichszeitraums. In Brasilien erhöhte sich die Zahl der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr deutlich.

In der Region Asien-Pazifik lag das Pkw-Marktvolumen von Januar bis September 2024 auf dem Niveau des Vorjahres. Auf dem chinesischen Pkw-Markt lag die Zahl der Neuzulassungen in der Größenordnung des Vorjahreszeitraums. In Japan hingegen zeigte sich der Markt spürbar rückläufig und wirkte dämpfend auf das Wachstum der Region.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik lag im Berichtszeitraum spürbar unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres ebenfalls spürbar verfehlt.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Tsd. Fahrzeuge	MARKTVOLUMEN		VERÄNDERUNG
	2024	2023	(%)
Pkw-Märkte			
Westeuropa	8.806.704	8.774.817	+ 0,4
davon: Deutschland	2.116.287	2.138.066	- 1,0
Frankreich	1.263.074	1.286.001	- 1,8
Großbritannien	1.514.444	1.451.908	+ 4,3
Italien	1.208.866	1.182.778	+ 2,2
Spanien	782.187	735.883	+ 6,3
Zentral- und Osteuropa	1.858.545	1.636.991	+ 13,5
davon: Tschechien	171.999	167.564	+ 2,6
Polen	399.832	351.391	+ 13,8
Übrige Märkte	3.192.766	3.209.146	- 0,1
davon: Türkei	675.273	666.890	+ 1,3
Südafrika	252.826	262.208	- 3,6
Nordamerika	14.291.036	13.953.851	+ 2,4
davon: USA	11.815.012	11.701.142	+ 1,0
Kanada	1.396.611	1.276.167	+ 9,4
Mexiko	1.079.413	976.542	+ 10,5
Südamerika	2.824.555	2.686.080	+ 5,2
davon: Brasilien	1.752.167	1.534.837	+ 14,2
Argentinien	294.455	333.573	- 11,7
Asien-Pazifik	26.112.461	26.168.850	- 0,2
davon: China	15.929.774	15.690.130	+ 1,5
Indien	3.168.884	3.018.830	+ 5,0
Japan	2.766.875	3.008.542	- 8,0
Welt	57.086.067	56.429.735	+ 1,2
Märkte für leichte Nutzfahrzeuge			
Westeuropa	1.342.427	1.258.243	+ 6,7
davon: Deutschland	214.408	198.457	+ 8,0
Zentral- und Osteuropa	222.193	200.519	+ 10,8
Asien-Pazifik	3.582.709	3.900.213	- 8,1
davon: China	1.702.676	1.865.290	- 8,7
Welt	5.771.100	5.991.272	- 3,7

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die 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 spürbar unter dem Niveau der Vergleichsperiode des Vorjahres. Weltweit sanken die Lkw-Märkte ebenfalls spürbar unter das Vorjahresniveau. Dies war insbesondere bedingt durch eine vergleichsweise schwache Entwicklung in Europa, den nord-amerikanischen Märkten und China.

Das Verkaufsvolumen in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag in den ersten neun Monaten 2024 spürbar unter dem Niveau des Vorjahres. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, fielen die Neuzulassungen ebenfalls spürbar unter das Niveau der Vergleichsperiode. In Großbritannien lag die Nachfrage leicht unter dem Niveau des Vorjahres, während sie in Frankreich das Vorjahresniveau erreichte. Die Türkei verzeichnete einen deutlichen Rückgang der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr. Auf dem südafrikanischen Markt ging die Nachfrage leicht zurück. 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) blieben die Neuzulassungen spürbar unter dem Vorjahreswert. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, stieg die Lkw-Nachfrage in den ersten drei Quartalen des Jahres deutlich über das Vorjahresniveau.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag in den ersten neun Monaten 2024 auf dem Niveau des Vergleichszeitraums des Vorjahres. In den Märkten der EU27+3 verzeichnete die Nachfrage nach Bussen in der Berichtsperiode eine leichte Steigerung gegenüber dem Vorjahresniveau, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada blieb deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Die Nachfrage nach Bussen stieg in Mexiko sehr stark über den Vorjahreswert. In Brasilien lag die Nachfrage auf 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 2024 auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr. Die Nachfrage im Bereich der Handelsschifffahrt war stabil. Im Vergleich zum Vorjahr konnten in diesem Bereich die Märkte für LNG-Tanker, herkömmliche Tanker und Containerschiffe eine positive Entwicklung verzeichnen, wohingegen sich der Markt für Schüttgutfrachter weiter rückläufig entwickelte. Der Markt für Passagierfähren und Kreuzfahrtschiffe verzeichnete einen Anstieg an Aktivitäten. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage weiterhin aktiv. Die Verunsicherung im Marinemarkt über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen blieb bestehen; der Trend hin zu neuen Kraftstofftechnologien setzte sich unvermindert fort.

Der Markt für Energieerzeugung war – insbesondere in Europa – aufgrund der seitens der Politik noch nicht vollständig ausgearbeiteten Strategie und Regularien bezüglich zukünftiger Investitionen in diesem Bereich in den ersten neun Monaten 2024 weiterhin von Zurückhaltung geprägt. Der derzeitige Fokus auf den Ausbau der erneuerbaren Energien zeigte ein entsprechendes Nachfragepotenzial für Balancing-Anlagen, welche den zusätzlichen Leistungsbedarf decken, sofern der Anteil erneuerbarer Energien nicht ausreicht, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Nach wie vor ist offen, ab wann dekarbonisierte Kraftstoffe in ausreichender Menge und zu marktfähigen Preisen zur Verfügung stehen werden. Sehr positiv entwickelte sich die Nachfrage nach Power-to-Hydrogen-Anlagen. Im Motorenbereich ist eine fortwährende Nachfrage nach Gas- und Dual-Fuel-Motoren festzustellen. Ebenso ist eine klare Marktforderung nach Motoren erkennbar, die auf zukünftige Kraftstoffe wie Wasserstoff und grünen Ammoniak umgerüstet werden können. Aufgrund der CO₂-Herkunftsdiskussion für grüne E-Fuels ist derzeit eine verhaltene Entwicklung für Neuprojekte bei E-Methan und E-Methanol wahrzunehmen. Die Nachfrage nach Notstromaggregaten (Emergency Gensets) entwickelte sich in den ersten drei Quartalen 2024 auf einem stabilen Niveau.

Der Markt für Turbomaschinen bewegte sich in den ersten drei Quartalen 2024 leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Die gesunkenen Energiepreise führten zu einem Rückgang der Nachfrage nach Turbokompressoren in der Öl- und Gasproduktion. Der Verkauf von Turbokompressoren in der Grundstoff- und Prozessindustrie lag im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf einem etwas höheren Niveau. Die Nachfrage nach Turbomaschinen in den neuen Geschäftsfeldern im Bereich der Dekarbonisierung bewegte sich in den ersten drei Quartalen 2024 auf gleicher Höhe wie im Vorjahr. Die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung in dezentralen Kraftwerken lag unter dem Niveau der Vergleichsperiode des Vorjahres.

Der After-Sales-Markt für Motoren in der Marine- und Kraftwerkssparte bewegte sich in den ersten neun Monaten 2024 auf dem hohen Niveau des Vorjahres.

Im After-Sales-Markt für Turbomaschinen lag die Nachfrage in den ersten drei Quartalen 2024 über dem Vergleichszeitraum des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

In den ersten neun Monaten des Jahres 2024 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt.

Der europäische Pkw-Markt war im Berichtszeitraum von einer stabilen Nachfrage geprägt. Der Absatz von Finanzdienstleistungsprodukten konnte gesteigert werden, der prozentuale Anteil an den Fahrzeugauslieferungen lag über dem Vergleichswert für 2023. Die positive Entwicklung bei der Finanzierung von Gebrauchtwagen setzte sich fort. Der Absatz von After-Sales-Produkten, wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen, wurde weiter ausgebaut.

In Deutschland lagen die Neuwagenauslieferungen in den ersten neun Monaten 2024 in der Größenordnung des Vorjahres und die Vertragsvolumina im Finanzdienstleistungsgeschäft leicht über Vorjahr. Die Neuwagenpenetration übertraf den Vergleichswert für 2023. Das Gebrauchtwagengeschäft bewegte sich auf Vorjahresniveau. Die Zahl der neuen After-Sales-Verträge nahm ab und lag im Berichtszeitraum leicht unter dem Niveau der ersten neun Monate 2023.

In der Türkei ging die Inflation aufgrund der weiterhin rigiden fiskalischen Maßnahmen der Regierung weiter zurück. Bei der Refinanzierung bestätigte sich der Trend zu längeren Laufzeiten, so dass ein stärkeres Wachstum im kreditbasierten Finanzierungsgeschäft mit privaten und gewerblichen Kunden möglich war. Diese Entwicklung wirkte sich teilweise auch positiv auf das Versicherungsgeschäft aus. Das leasingbasierte Flottengeschäft hingegen blieb unter Druck.

In Südafrika sanken die Fahrzeugverkäufe im Zeitraum Januar bis September 2024 im Vergleich zum Vorjahr. In der Folge nahm auch die Zahl der Finanzierungskäufe ab. Der Rückgang resultierte aus innenpolitischen Unsicherheiten, den anhaltend gedämpften wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie hohen Energiepreisen. Die wirtschaftlichen Herausforderungen haben auch dazu geführt, dass sich Anforderungen bei Kreditvergaben verschärft haben, zum Nachteil für Personen mit geringerem Einkommen.

In der Region Nordamerika haben sich die Märkte für Finanzdienstleistungen in den ersten drei Quartalen 2024 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt positiv entwickelt. In den USA, Kanada und Mexiko lagen sowohl Auslieferungen, die Anzahl der Leasing- und Finanzierungsverträge, die Neuwagenpenetration sowie die Neuverträge für Versicherungen und After-Sales-Produkte über den Vorjahreswerten.

In der Region Südamerika zeigte sich der Markt für Finanzdienstleistungen weiterhin stark. In Brasilien konnten die Vertragszugänge durch das Angebot attraktiver Finanzdienstleistungen sowie höhere Auslieferungszahlen gesteigert werden. Auch die Zahl der abgeschlossenen Auto-Abos und Flottenmanagement-Programme stieg. In Argentinien blieb das Niveau an Finanzdienstleistungsverträgen trotz eines herausfordernden, aber sich langsam verbessernden makroökonomischen Umfelds stabil.

Auf dem chinesischen Automobilmarkt stieg die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen und Gebrauchtwagen im Berichtszeitraum weiter an. Zudem drängten Banken mit attraktiven Angeboten in den Markt. Dies beeinflusste in der Folge auch die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen. In Japan blieb der Finanz- und Versicherungsmarkt trotz einer rückläufigen Fahrzeugnachfrage und steigender Zinsen im Berichtszeitraum relativ stabil; Innovationen im Versicherungssektor gaben positive Impulse.

Während die Nachfrage nach Lkw und Bussen in den ersten neun Monaten 2024 schwächer war als im Vergleichszeitraum des Vorjahres, lag das Finanzdienstleistungsgeschäft für schwere Nutzfahrzeuge auf dem Niveau der ersten drei Quartale 2023.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Von Januar bis September 2024 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 6.524.257 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 2,8% oder 191.136 Einheiten weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während im Bereich Pkw der Vorjahreswert leicht verfehlt wurde, lagen die Verkaufszahlen des Konzerns im Bereich Nutzfahrzeuge in der Größenordnung des Vorjahres.

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

	2024	2023	%
Pkw	6.278.872	6.465.917	-2,9
Nutzfahrzeuge	245.385	249.476	-1,6
Gesamt	6.524.257	6.715.393	-2,8

¹ Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

In den ersten neun Monaten 2024 lag die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern in einem herausfordernden Marktumfeld mit 6.278.872 Einheiten leicht unter dem Vorjahresniveau (-2,9%). Während Škoda, SEAT/CUPRA, Volkswagen Nutzfahrzeuge und Lamborghini mehr Fahrzeuge an Kunden auslieferten, erreichten Volkswagen Pkw, Audi, Bentley und Porsche ihre jeweiligen Vorjahreswerte nicht. In der regionalen Betrachtung verzeichneten wir in Nordamerika, Südamerika, Afrika und Nahost eine steigende Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern. In Westeuropa lagen die Auslieferungen an Kunden auf dem Vorjahresniveau, während in Asien-Pazifik und Zentral- und Osteuropa der Wert des Vorjahres nicht erreicht wurde.

Die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern lagen insbesondere aufgrund der branchenweiten Kaufzurückhaltung der Kunden leicht unter dem Vorjahreswert: Weltweit übergaben wir in den ersten drei Quartalen dieses Jahres 506.529 vollelektrische Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) an Kunden. Das waren 25.010 Einheiten beziehungsweise 4,7% weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns lag bei 7,8 (7,9)%. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 191.714 Einheiten (+9,1%). Damit ging die Zahl der Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge insgesamt um 1,3% zurück; ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 10,7 (10,5)%. Zu den volumenstärksten vollelektrischen Fahrzeugen der Konzernmarken gehörten ID.4 und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Enyaq iV, CUPRA Born, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi Q4 e-tron sowie Porsche Taycan.

Unser Pkw-Marktanteil lag auf einem in der Größenordnung des Vorjahres liegenden Weltgesamtmarkt bei 10,5 (11,0)%.

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

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten neun Monaten 2024 in einem auf Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt 2.341.572 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 0,3% weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im Berichtszeitraum mit 286.275 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) mehr als 50% unserer vollelektrischen Modelle an Kunden aus. Ihr Anteil an den Auslieferungen des Konzerns reduzierte sich in dieser Region auf 11,8 (13,5)%. Im Vorjahresvergleich sank die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Modelle um 13,1%. Positiv entwickelten sich jedoch die Auftragseingänge für vollelektrische Modelle aus dem Volkswagen Konzern in Westeuropa, die sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nahezu verdoppelten. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen erreichten die Modelle T-Roc, Golf Limousine und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus verzeichneten unter anderem Golf Variant und ID.7 der Marke Volkswagen Pkw, Fabia Kurzheck und Octavia Combi der Marke Škoda, SEAT Ibiza und SEAT Leon, CUPRA Leon und CUPRA Ateca, Multivan und Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi A4 Avant sowie Porsche Cayenne eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle T-Cross, Golf, Tiguan, Passat und ID.7 Tourer der Marke Volkswagen Pkw, Scala, Kamiq, Kodiaq, Octavia und Superb Combi der Marke Škoda, SEAT Leon, CUPRA Leon, CUPRA Formentor und CUPRA Tavascan, A3, Q6 e-tron und Q7 der Marke Audi sowie Porsche Macan und Porsche Panamera neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa lag bei 24,0 (24,4)%.

In Deutschland lag die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge von Januar bis September 2024 mit 836.380 Einheiten um 1,0% unter dem Vorjahreswert. Der Gesamtmarkt bewegte sich im gleichen Zeitraum in der Größenordnung des Vorjahres. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Golf Limousine und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw sowie Škoda Octavia Combi. Zudem wiesen unter anderem die Modelle Golf Variant, Polo und ID.7 der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Karoq und Škoda Fabia Kurzheck, SEAT Ibiza, CUPRA Leon und CUPRA Ateca, Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi A4 Avant sowie Porsche Cayenne eine erfreuliche Nachfrageentwicklung auf. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Touran, Multivan/Transporter und Porsche 911. Der Golf war auch in den ersten neun Monaten 2024 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum um 1,5% unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete währenddessen ein deutliches Wachstum. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung wiesen unter anderem die Modelle Octavia Combi, Octavia Limousine und Fabia Kurzheck der Marke Škoda auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa ging auf 17,5 (20,2)% zurück.

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten neun Monaten 2024 auf einem in der Größenordnung des Vorjahres liegenden Gesamtmarkt 3,0% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Das dort am meisten nachgefragte Konzernmodell war der Polo der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem leicht rückläufigen südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 2,8% zurück. Der Polo Vivo der Marke Volkswagen Pkw war dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika erhöhte sich die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern von Januar bis September 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 8,5%. Der Gesamtmarkt stieg in der gleichen Zeit leicht an. Der Anteil vollelektrischer Modelle (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) an den gesamten Auslieferungen des Konzerns sank in dieser Region auf 6,4 (8,2)%. Tiguan Allspace, Taos und Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle Jetta der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q7 und Audi Q8 sowie Taycan, Macan und Panamera der Marke Porsche neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns erhöhte sich in dieser Region auf 4,9 (4,6)%.

Im Berichtszeitraum lieferte der Volkswagen Konzern in dem auf Vorjahresniveau liegenden US-amerikanischen Markt 2,8% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten unter anderem die Modelle Jetta, Atlas und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi Q3.

In Kanada stieg die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns von Januar bis September 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 27,3%. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen spürbaren Zuwachs. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen registrierten die Modelle Tiguan Allspace und Taos der Marke Volkswagen Pkw.

Auf dem deutlich wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir in den ersten neun Monaten dieses Jahres 19,7% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem die Modelle Virtus und Polo der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem spürbar über dem Vorjahresniveau liegenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle von Januar bis September 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 12,1%. Polo, T-Cross und Nivus der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika erhöhte sich auf 13,0 (12,2)%.

Der Volkswagen Konzern lieferte in den ersten neun Monaten 2024 auf dem deutlich wachsenden Markt in Brasilien im Vorjahresvergleich 15,7% mehr Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders erfreulich entwickelten sich die Verkäufe der Modelle Polo, Virtus und Saveiro der Marke Volkswagen Pkw.

Im Berichtszeitraum erhöhte sich in Argentinien die Zahl der verkauften Konzernmodelle in einem deutlich rückläufigen Gesamtmarkt gegenüber dem Vorjahr um 14,9%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Polo und Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In den ersten drei Quartalen des Jahres 2024 sank das Verkaufsvolumen des Volkswagen Konzerns in der Region Asien-Pazifik um 10,9%, während sich der Gesamtmarkt im gleichen Zeitraum auf dem Niveau des Vorjahres bewegte. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 8,6 (9,7)%.

Der chinesische Gesamtmarkt lag im Berichtszeitraum in der Größenordnung des Vorjahres. Der Volkswagen Konzern lieferte dort im Vorjahresvergleich 10,1 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Belastend wirkte weiterhin die hohe Wettbewerbsintensität. Die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Fahrzeuge in China war mit 148.086 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) im Vergleich zum Vorjahr um 26,5% höher. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg hier auf 7,2 (5,1)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Sagitar, Passat und Lavida der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi A6 Limousine. Zudem wiesen unter anderem die Modelle Lavida XR, ID.3 und Tayron der Marke Volkswagen Pkw sowie A7 Limousine und Q5 der Marke Audi einen erfreulichen Anstieg der Nachfrage auf. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle ID. UNYX, Tiguan Allspace, ID.7 und Magotan der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q7 sowie Porsche Taycan und Porsche Panamera neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem spürbar wachsenden indischen Pkw-Markt verkaufte der Volkswagen Konzern in den ersten neun Monaten dieses Jahres 19,8% weniger Fahrzeuge als im Vergleichszeitraum 2023. Virtus und Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie Kushaq der Marke Škoda waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns.

In Japan verringerte sich die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis September 2024 auf einem spürbar rückläufigen Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 11,2%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw.

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

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2024	2023	(%)
Europa/Übrige Märkte	2.949.045	2.951.838	-0,1
Westeuropa	2.341.572	2.349.508	-0,3
davon: Deutschland	836.380	844.907	-1,0
Frankreich	199.537	187.809	+6,2
Großbritannien	381.213	368.275	+3,5
Italien	204.784	203.357	+0,7
Spanien	184.213	178.386	+3,3
Zentral- und Osteuropa	349.340	354.553	-1,5
davon: Tschechische Republik	82.128	91.113	-9,9
Russland	-	3.504	x
Polen	111.799	102.962	+8,6
Übrige Märkte	258.133	247.777	+4,2
davon: Türkei	120.938	117.444	+3,0
Südafrika	50.075	51.508	-2,8
Nordamerika	698.939	644.429	+8,5
davon: USA	474.547	461.841	+2,8
Kanada	97.085	76.271	+27,3
Mexiko	127.307	106.317	+19,7
Südamerika	366.297	326.717	+12,1
davon: Brasilien	285.486	246.726	+15,7
Argentinien	48.946	42.605	+14,9
Asien-Pazifik	2.264.591	2.542.933	-10,9
davon: China	2.055.651	2.287.306	-10,1
Indien	58.948	73.490	-19,8
Japan	42.683	48.041	-11,2
Weltweit	6.278.872	6.465.917	-2,9
Volkswagen Pkw	3.396.772	3.484.247	-2,5
Škoda	671.264	642.190	+4,5
SEAT/CUPRA	422.092	391.831	+7,7
Volkswagen Nutzfahrzeuge	311.337	300.499	+3,6
Audi	1.235.590	1.386.631	-10,9
Lamborghini	8.411	7.744	+8,6
Bentley	7.380	10.053	-26,6
Porsche	226.026	242.722	-6,9

¹ Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2024 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 1,6% weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor, wobei die rückläufige Entwicklung des ersten Halbjahres durch ein leichtes Wachstum im dritten Quartal abgemildert werden konnte. Insgesamt lieferten wir 245.385 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 205.718 (-0,7%) Einheiten auf Lkw und 20.359 (-9,5%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE sanken im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und beliefen sich auf 19.308 (-3,0%) Fahrzeuge.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) sanken die Verkäufe von Januar bis September 2024 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 10,4% auf insgesamt 99.618 Einheiten; davon entfielen 76.910 auf Lkw und 3.720 auf Busse. Der Rückgang der Lkw-Verkäufe ist auf die anhaltende Kaufzurückhaltung in der Region EU27+3 sowie einen Modelljahreswechsel bei MAN Truck & Bus zurückzuführen. Die Zahl der Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE belief sich auf 18.988 Fahrzeuge.

In den ersten neun Monaten des Jahres sanken die Auslieferungen an Kunden in der Türkei spürbar auf 3.864 Fahrzeuge. Davon entfielen 3.551 Einheiten auf Lkw und 130 Einheiten auf Busse sowie 183 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika sank die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Nutzfahrzeuge gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich auf 3.378 Einheiten; davon entfielen 2.904 auf Lkw und 474 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken in den ersten drei Quartalen des Jahres 2024 auf 70.070 Fahrzeuge (-2,2%), darunter waren 61.075 Lkw und 8.995 Busse.

Die Auslieferungen an Kunden stiegen in Südamerika im Berichtszeitraum sehr stark auf insgesamt 52.802 Einheiten (+35,6%); davon entfielen 47.131 auf Lkw und 5.671 auf Busse. In Brasilien stiegen die Verkäufe in den ersten neun Monaten des Jahres 2024 im Wesentlichen aufgrund der positiven konjunkturellen Entwicklung sehr stark um 46,1% auf 45.279 Einheiten. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 40.604 Lkw und 4.675 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 6.784 Fahrzeuge, darunter 6.203 Lkw und 581 Busse – das waren insgesamt 24,0% weniger als im Vorjahr.

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

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2024	2023	(%)
Europa/Übrige Märkte	115.729	129.949	- 10,9
davon: EU27+ 3	99.618	111.217	- 10,4
davon: Deutschland	26.727	32.171	- 16,9
Türkei	3.864	4.123	- 6,3
Südafrika	3.378	3.764	- 10,3
Nordamerika	70.070	71.658	- 2,2
davon: USA	50.966	56.110	- 9,2
Mexiko	13.451	11.348	+ 18,5
Südamerika	52.802	38.948	+ 35,6
davon: Brasilien	45.279	30.994	+ 46,1
Asien-Pazifik	6.784	8.921	- 24,0
Weltweit	245.385	249.476	- 1,6
Scania	73.971	67.654	+ 9,3
MAN	68.912	83.996	- 18,0
International (ehemals Navistar)	66.772	68.176	- 2,1
Volkswagen Truck & Bus	35.730	29.650	+ 20,5

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

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

Aufträge im Segment Power Engineering sind im Regelfall Teil größerer Investitionsprojekte, für die Lieferzeiten von knapp einem Jahr bis zu mehreren Jahren sowie 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 2024 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 Finanzdienstleistungsaktivitäten der Volkswagen Group Mobility (ehemals Volkswagen Finanzdienstleistungen) sowie von Scania, International (ehemals Navistar) und Porsche Holding Salzburg ein und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Zeitraum Januar bis September 2024 beliebt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft stieg um 15,2% auf weltweit 8,1 Mio. Kontrakte. Seit dem 1. Januar 2024 werden weitere Arten von Versicherungsverträgen berücksichtigt, der Vertragsbestand vom 31. Dezember 2023 wurde angepasst. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) nahm im Berichtszeitraum in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 34,9 (33,3)% zu. Der Gesamtvertragsbestand lag am 30. September 2024 mit 28,1 (28,1) Mio. Einheiten auf dem Niveau des angepassten Wertes vom Vorjahresende.

In Europa/Übrige Märkte übertraf die Zahl der unterzeichneten Neuverträge mit 5,8 Mio. Einheiten den Vergleichswert des Vorjahres um 13,1%. Der Gesamtvertragsbestand verfehlte am Ende des Berichtszeitraums mit 19,9 (20,1) Mio. Kontrakten das Niveau vom 31. Dezember 2023. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,2 (7,1) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge stieg in den ersten neun Monaten 2024 auf 1,1 (0,8) Mio. Kontrakte. Der Vertragsbestand lag am 30. September 2024 mit 4,2 (4,1) Mio. Einheiten über dem Niveau vom Vorjahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,7 (1,6) Mio. Verträge.

In der Region Südamerika wurden im Zeitraum Januar bis September dieses Jahres 608 (376) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand war zum Ende des Berichtszeitraums mit 1,6 (1,4) Mio. Einheiten höher als am 31. Dezember 2023; dabei entfielen 0,7 (0,6) Mio. Verträge auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

In den ersten neun Monaten 2024 sanken im Raum Asien-Pazifik die neuen Vertragsabschlüsse auf 573 (763) Tsd. Einheiten. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende September 2024 auf 2,3 (2,5) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,3 (1,5) Mio. Verträge.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Berichtszeitraum sank der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation um 4,4% auf 6.462.920 Einheiten (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China). Im Ausland nahm das Absatzvolumen um 4,9% auf 5.608.619 Fahrzeuge ab. Einen Zuwachs verzeichneten insbesondere Brasilien, Kanada und Frankreich. Demgegenüber wurden vor allem in China weniger Fahrzeuge abgesetzt. Der Absatz im Inland reduzierte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 0,9%. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Konzerns stieg auf 13,2 (12,7)%.

PRODUKTION

In den ersten neun Monaten 2024 ging die Fertigung des Volkswagen Konzerns um 3,4% auf 6.631.704 Fahrzeuge (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) zurück. Im Inland sank die Fertigung um 14,6% auf 1.260.296 Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns nahm auf 19,0 (21,5)% ab.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am Ende des dritten Quartals 2024 spürbar über dem Stand zum Jahresende 2023 und leicht über dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

BELEGSCHAFT

Ende September 2024 bewegte sich die Zahl der aktiven Mitarbeiter im Volkswagen Konzern mit 651.917 (-0,4%) auf Höhe des Stands zum 31. Dezember 2023. Darüber hinaus befanden sich 14.898 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit und 17.477 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtszeitraums lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 684.292 Personen auf dem Stand vom Jahresende 2023. Im Inland waren 295.495 Mitarbeiter beschäftigt (-1,1%) und im Ausland waren 388.797 Mitarbeiter (+0,9%) tätig.

MENGENDATEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

in Tsd.	2024	2023	%
Absatz (Fahrzeuge)	6.463	6.762	- 4,4
Produktion (Fahrzeuge)	6.632	6.864	- 3,4
Belegschaft (am 30.09.2024/31.12.2023)	684,3	684,0	0,0

¹ Inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Entsprechend der im Geschäftsbericht 2023 dargestellten internen finanziellen Steuerung und Berichterstattung gliedert sich der Volkswagen Konzern in die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Der Konzernbereich Automobile umfasst die Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Power Engineering sowie die Werte der Überleitungsrechnung. Die Überleitungsrechnung beinhaltet die Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den beiden Konzernbereichen und wird dem Konzernbereich Automobile zugeordnet. Innerhalb des Konzernbereichs Automobile fassen wir das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie die Überleitungsrechnung zum Bereich Pkw zusammen. Für Nutzfahrzeuge und Power Engineering entspricht das Segment jeweils dem Bereich. Auch der Konzernbereich Finanzdienstleistungen und das Segment Finanzdienstleistungen sind deckungsgleich.

RESTRUKTURIERUNGEN IM VOLKSWAGEN KONZERN

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 hat der Volkswagen Konzern Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 2,2 Mrd.€ im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst. Diese entfallen vor allem auf die Volkswagen AG und den Audi Konzern. Darüber hinaus gab es auch in anderen Konzerngesellschaften Restrukturierungsprogramme.

Mit dem Ziel, die Personalkosten im Verwaltungsbereich der Volkswagen AG nachhaltig zu senken, hat der Vorstand im April 2024 beschlossen, den Personalabbau durch gezielte Aufhebungsverträge zu unterstützen. Dafür wurden Aufwendungen in Höhe von 0,9 Mrd. € erfasst.

Im dritten Quartal 2024 wurden im Audi Konzern Aufwendungen in Höhe von 1,2 Mrd. € im Zusammenhang mit der Eröffnung des Informations- und Konsultationsprozesses nach belgischem Recht für die Restrukturierung des Standorts Brüssel erfasst. Diese Aufwendungen beinhalten neben vorgezogenen Abschreibungen, Kosten aus einer geänderten Produktionsfahrweise, Rechts- und Beratungskosten auch mitarbeiterbezogene Vorsorgen.

KOOPERATION MIT RIVIAN

Am 25. Juni 2024 haben Volkswagen und der US-amerikanische Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian), ihre Absicht bekannt gegeben, ein Joint Venture zu gründen, das zu gleichen Teilen gehalten wird.

Ziel der Partnerschaft ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV) der nächsten Generation, die in künftigen Fahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture soll auf der Software- und Elektroarchitektur von Rivian aufbauen, um gemeinsam branchenführende Architekturen für Software-Defined Vehicles zu entwickeln. Eine Entscheidung über die tatsächliche Umsetzung des Joint Ventures wurde noch nicht getroffen und hängt von einer Reihe technischer und wirtschaftlicher Parameter ab.

Im Juni 2024 hat Volkswagen auf der Grundlage dieser geplanten strategischen Partnerschaft 1 Mrd. USD in Form einer unbesicherten Wandelanleihe in Rivian investiert, die frühestens am 1. Dezember 2024 in Stammaktien von Rivian gewandelt wird. Der Wandlungspreis für die erste Hälfte des Anleihebetrags wurde auf der Grundlage eines bestimmten täglichen volumengewichteten Durchschnittskurses (VWAP - Volume-weighted average price) vor dieser Ankündigung berechnet, während der Wandlungspreis für die verbleibende Hälfte auf der Grundlage eines bestimmten täglichen VWAP vor dem Wandlungsdatum berechnet wird. Wertschwankungen der bilanziell als Fremdkapital klassifizierten Wandelanleihe sind erfolgswirksam zum Fair Value zu bewerten.

Für den Fall einer erfolgreichen Umsetzung des Joint Ventures und der Erreichung bestimmter Meilensteine beabsichtigt Volkswagen, weitere Investitionen in Höhe von bis zu 4 Mrd. USD zu tätigen. Davon sollen gegebenenfalls 2 Mrd. USD auf Rivian Stammaktien entfallen, die voraussichtlich in zwei Tranchen von je 1 Mrd. USD in den Jahren 2025 und 2026 investiert werden, wobei die Preisgestaltung auf der Grundlage eines bestimmten durchschnittlichen Marktpreises der Rivian Stammaktien vor dem jeweiligen Kauf erfolgen soll. Die weiteren Investitionen in Höhe von 2 Mrd. USD sollen voraussichtlich in eine Zahlung bei der Gründung des Joint Ventures insbesondere für eine Lizenz an der elektrischen Architekturtechnologie von Rivian sowie ein Darlehen an das Joint Venture im Jahr 2026 aufgeteilt werden.

MGT-GASTURBINENGESCHÄFT DER MAN ENERGY SOLUTIONS

Mit dem Bescheid vom 3. Juli 2024 hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz den Verkauf des Geschäftsbereichs MGT-Gasturbinen an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China, untersagt. Das Bundeskabinett hat dem Untersagungsbescheid zugestimmt.

Mit der Untersagung gibt MAN Energy Solutions SE, Augsburg, die Entwicklung, die Fertigung und den Vertrieb von MGT-Gasturbinen auf. Das Servicegeschäft für MGT-Gasturbinen wird fortgeführt. Die Untersagung des geplanten Verkaufs und Aufgabe des Neubau-Geschäfts führte zur Beendigung des Ausweises nach IFRS 5 sowie einer Abwertung der Aktivierten Entwicklungskosten und Vorratsbestände für die MGT-Gasturbinen zum 30. Juni 2024. Daraus ergab sich ein Aufwand in Höhe von 86 Mio. €, der in den Kosten der Umsatzerlöse und dem Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen wird. Neben der Gasturbine MGT gibt es noch drei weitere Typen von Gasturbinen (THM, FT8 und S-Klasse), deren Geschäft davon nicht betroffen ist.

ERTRAGSLAGE

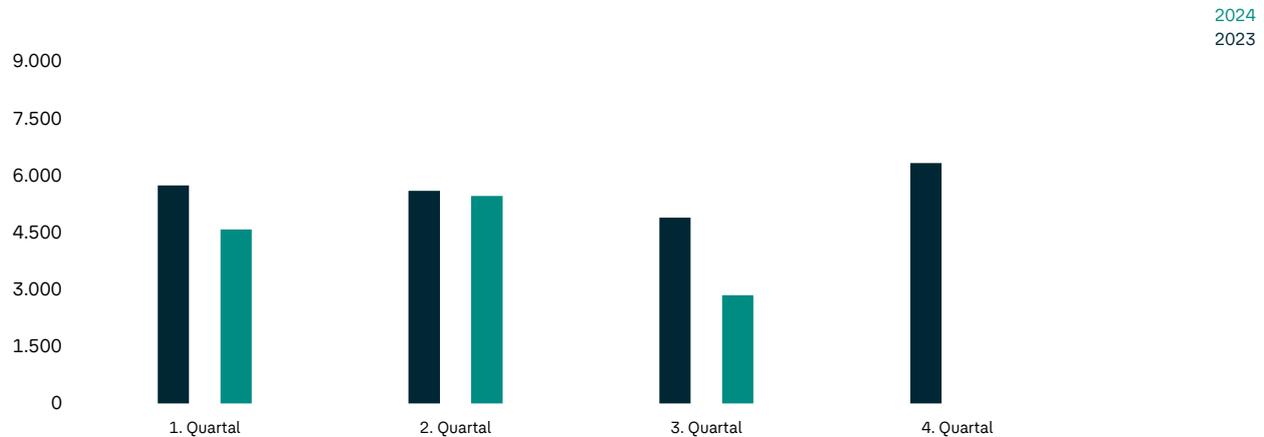
Ertragslage des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis September 2024 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 237,3 (235,1) Mrd. €. Die positive Umsatzentwicklung resultierte aus dem Konzernbereich Finanzdienstleistungen. Der Volkswagen Konzern erzielte 80,6 (81,6)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis nahm um 1,9 Mrd. € auf 42,4 Mrd. € ab. Die Bruttomarge reduzierte sich in der Folge auf 17,9 (18,9)%.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns belief sich in den ersten neun Monaten 2024 auf 12,9 (16,2) Mrd. €. Die operative Umsatzrendite betrug 5,4 (6,9)%. Das niedrigere Ergebnis resultierte im Wesentlichen aus einer unvorteilhaften Fahrzeugabsatz-, Mix- und Preisentwicklung sowie höheren Vorleistungen für neue Produkte. Im Bereich Pkw fielen im Zeitraum Januar bis September 2024 zudem Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 2,2 Mrd. € an. Im Bereich Power Engineering waren Aufwendungen im Zusammenhang mit der geplanten Schließung des Geschäftsbereichs MGT-Gasturbinen der MAN Energy Solutions zu berücksichtigen. Im Berichtszeitraum hatten zudem gestiegene Zinsaufwendungen, höhere Risikokosten und Währungskursverluste im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der Volkswagen Bank Rus einen negativen Einfluss auf das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen. Im Vorjahr belastete die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting mit -2,5 Mrd. € das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns.

OPERATIVES ERGEBNIS NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



Das Finanzergebnis lag mit $-0,4$ (1,5) Mrd. € unter dem Wert des Vorjahres. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen war unter anderem aufgrund der gesunkenen Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen geringer als ein Jahr zuvor. Aus der finalen Abwicklung der Argo AI ergab sich im dritten Quartal 2024 ein Ertrag. Gestiegene Zinsaufwendungen führten in den ersten neun Monaten 2024 zu einem negativen Zinsergebnis. Im Übrigen Finanzergebnis hatte im Wesentlichen die Entwicklung im Wertpapier- und Fondsergebnis einen positiven Einfluss. Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns ging in den ersten drei Quartalen 2024 um 5,2 Mrd. € auf 12,5 Mrd. € zurück. Das Ergebnis nach Steuern sank im Vergleich zum Vorjahr um 4,0 Mrd. € auf 8,9 Mrd. €.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Im Zeitraum Januar bis September 2024 lagen die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile mit 193,4 (195,1) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzerlöse im Bereich Pkw erreichten nahezu die Größenordnung des Vorjahres, während sie sich im Bereich Nutzfahrzeuge leicht und im Bereich Power Engineering spürbar erhöhten. 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 waren im Vergleich zum Vorjahreszeitraum nahezu unverändert. Die hierin enthaltenen ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten stiegen, während die Materialaufwendungen volumenbedingt gesunken sind. Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen im Konzernbereich Automobile, fiel im Zeitraum Januar bis September 2024 mit 8,6 (8,0)% höher aus als ein Jahr zuvor. Die Investitionsquote, die sich aus der F&E- und Sachinvestitionsquote zusammensetzt, belief sich im Berichtszeitraum auf 13,6 (12,5)%.

In den ersten neun Monaten 2024 legten sowohl die Vertriebskosten – unter anderem infolge von gestiegenen Vermarktungskosten – als auch die Verwaltungskosten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht beziehungsweise spürbar zu; auch ihr jeweiliger Anteil an den Umsatzerlösen erhöhte sich. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag bei $-3,1$ ($-3,1$) Mrd. €. Im Bereich Pkw fielen im Zeitraum Januar bis September 2024

Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen an. Im Vorjahr wirkten Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting in Höhe von – 2,5 Mrd. € belastend.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile belief sich in den ersten drei Quartalen 2024 auf 10,7 Mrd. €; das waren 2,5 Mrd. € weniger als im Vorjahr. Eine unvorteilhafte Fahrzeugabsatz-, Mix- und Preisentwicklung, höhere Vorleistungen für neue Produkte sowie Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen hatten einen negativen Einfluss. Im Bereich Power Engineering waren Aufwendungen im Zusammenhang mit der Aufgabe des MGT-Gasturbinen Neubau-Geschäfts der MAN Energy Solutions zu berücksichtigen. Im Vorjahr belastete die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting mit – 2,5 Mrd. € das Operative Ergebnis.

Die operative Umsatzrendite sank auf 5,5 (6,8)%. Aus unseren At Equity einbezogenen chinesischen Joint Ventures berücksichtigen wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur das Ergebnis aus den Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzentnahmen, da die Ergebnisse dieser Joint Ventures im Finanzergebnis bilanziert werden.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

In den ersten neun Monaten 2024 übertrafen die Umsatzerlöse des Finanzdienstleistungsbereichs volumenbedingt mit 43,9 Mrd. € den Vorjahreswert um 9,6%. Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich überproportional im Verhältnis zum Vorjahreszeitraum, insbesondere aufgrund sehr stark gestiegener Zinsaufwendungen und höherer Abschreibungen auf die Restwerte von vermieteten Fahrzeugen. Das Bruttoergebnis ging in der Folge um 0,3 Mrd. € auf 5,8 Mrd. € zurück.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen fiel mit 2,2 (3,0) Mrd. € niedriger aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Zinsaufwendungen, höheren Risikokosten sowie aus Währungskursverlusten im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der Volkswagen Bank Rus. Die operative Umsatzrendite verringerte sich auf 5,0 (7,5)%.

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

Mio. €	2024	2023
Pkw		
Umsatzerlöse	155.998	158.835
Operatives Ergebnis	7.332	10.276
Operative Umsatzrendite (in %)	4,7	6,5
Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	34.266	33.349
Operatives Ergebnis	3.108	2.661
Operative Umsatzrendite (in %)	9,1	8,0
Power Engineering		
Umsatzerlöse	3.136	2.876
Operatives Ergebnis	253	289
Operative Umsatzrendite (in %)	8,1	10,1

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis September 2024 erzielte der Volkswagen Konzern einen unter anderem ergebnisbedingt um 3,5 Mrd.€ unter dem Vorjahr liegenden Brutto-Cashflow in Höhe von 32,6 Mrd.€. Die insbesondere im Ergebnis des Vorjahres enthaltenen zahlungsunwirksamen Belastungen aus den Bewertungseffekten der Sicherungsgeschäfte sind in der Kapitalflussrechnung zu eliminieren. Die Veränderung im Working Capital entsprach -20,8 (-23,5) Mrd.€ und resultierte im Berichtszeitraum im Wesentlichen aus dem Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte, Forderungen und Vorräte, denen eine Zunahme der sonstigen Rückstellungen und Verbindlichkeiten entgegenstand.

Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft reduzierte sich in den ersten drei Quartalen 2024 um 0,7 Mrd.€ auf 11,8 Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns nahm im Berichtszeitraum um 0,5 Mrd.€ auf 17,7 Mrd.€ zu. Dabei stiegen die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) sowie die Ausgaben für Mergers & Acquisitions-Aktivitäten.

Die Investitionstätigkeit beinhaltet zudem die an Rivian gewährte Wandelanleihe.

Aus der Finanzierungstätigkeit des Volkswagen Konzerns ergab sich insgesamt ein Mittelzufluss in Höhe von 15,8 (11,7) Mrd.€. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie Veränderungen der übrigen Finanzschulden, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG in Höhe von 4,5 Mrd.€ sowie die Rückzahlung der im Mai 2024 gekündigten Hybridanleihe in Höhe von 1,25 Mrd.€. Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 51,4 Mrd.€. Ende Dezember 2023 hatte er 43,5 Mrd.€ betragen.

Am 30. September 2024 lag die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns bei -160,6 Mrd.€; am Jahresende 2023 waren es -147,4 Mrd.€ gewesen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

In den ersten drei Quartalen 2024 verzeichnete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cashflow in Höhe von 22,5 (26,4) Mrd.€. Der Rückgang resultierte unter anderem aus dem schwächeren Ergebnis, dem geringere Ertragsteuerzahlungen entgegenwirkten. Die insbesondere im Ergebnis des Vorjahres enthaltenen zahlungsunwirksamen Bewertungseffekte aus Sicherungsgeschäften sind in der Kapitalflussrechnung zu eliminieren. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf -2,0 (-4,6) Mrd.€. Gründe für die Veränderung im Berichtszeitraum waren im Wesentlichen der Aufbau der Vorräte und Forderungen, denen eine Zunahme der sonstigen Rückstellungen sowie der Verbindlichkeiten entgegenstand. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft reduzierte sich in den ersten neun Monaten 2024 um 1,3 Mrd.€ auf 20,4 Mrd.€.

Von Januar bis September 2024 erhöhte sich die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts auf 17,2 (16,8) Mrd.€. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen stiegen um 1,0 Mrd.€ auf 9,7 Mrd.€. Die Sachinvestitionsquote lag bei 5,0 (4,5)%. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen fließen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt eingeführt haben oder einführen werden, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte, Zukunftstechnologien sowie die Weiterentwicklung der modularen und rein elektrischen Baukästen und Plattformen. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten waren mit 7,5 (7,9) Mrd.€ leicht rückläufig. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ wies -0,5 (-0,5) Mrd.€ aus und enthielt vor allem strategische Investitionen in diverse Unternehmen.

Der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile reduzierte sich um 1,7 Mrd.€ auf 3,3 Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des Konzernbereichs Automobile beinhaltet zudem die an Rivian gewährte Wandelanleihe.

Im Berichtszeitraum verzeichnete die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile einen Mittelabfluss in Höhe von 1,1 (9,6) Mrd. €. Sie berücksichtigt vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG sowie die Rückzahlung der im Mai 2024 gekündigten Hybridanleihe. Im Vorjahreszeitraum war hier auch die Zahlung der Sonderdividende an die Aktionäre der Volkswagen AG im Zusammenhang mit dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) zu berücksichtigen.

Am Ende der ersten drei Quartale 2024 wies der Konzernbereich Automobile eine solide Nettoliquidität in Höhe von 34,4 Mrd. € aus; Ende Dezember 2023 hatte sie 40,3 Mrd. € betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

In den ersten neun Monaten des Jahres 2024 erwirtschaftete der Finanzdienstleistungsbereich einen Brutto-Cashflow in Höhe von 10,1 (9,7) Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital betrug -18,7 (-18,9) Mrd. €. Insbesondere der Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und Forderungen führte im Berichtszeitraum zu einer höheren Mittelbindung im Working Capital. In der Folge lag der Cashflow aus dem laufenden Geschäft bei -8,6 (-9,2) Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts erhöhte sich auf 0,6 (0,5) Mrd. €.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ergab sich im Zeitraum Januar bis September 2024 ein Mittelzufluss in Höhe von 16,9 (21,3) Mrd. €. Hierin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie übriger Finanzschulden.

Ende September 2024 lag die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei -195,0 Mrd. €; am 31. Dezember 2023 hatte sie sich auf -187,7 Mrd. € belaufen.

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

Mio. €	2024	2023
Pkw		
Brutto-Cashflow	18.050	22.003
Veränderung Working Capital	- 724	- 3.077
Cashflow laufendes Geschäft	17.326	18.926
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	- 15.235	- 15.784
Netto-Cashflow	2.091	3.142
Nutzfahrzeuge		
Brutto-Cashflow	4.036	3.961
Veränderung Working Capital	- 1.133	- 1.363
Cashflow laufendes Geschäft	2.903	2.598
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	- 1.825	- 942
Netto-Cashflow	1.079	1.656
Power Engineering		
Brutto-Cashflow	395	399
Veränderung Working Capital	- 183	- 190
Cashflow laufendes Geschäft	212	209
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	- 105	- 69
Netto-Cashflow	107	140

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Am 30. September 2024 verzeichnete der Volkswagen Konzern mit 631,4 Mrd.€ eine um 5,2% höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2023. Mit 191,6 (189,9) Mrd.€ lag das Eigenkapital des Konzerns auf dem Niveau vom Jahresende 2023. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 30,4 (31,6)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile nahmen im Vergleich zum Jahresende 2023 insbesondere infolge von über den Abschreibungen liegenden Zugängen von aktivierten Entwicklungskosten leicht zu. Auch die Sachanlagen erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2023 leicht, da die Zugänge in Sachanlagen die Abschreibungen überstiegen. Die At Equity bewerteten Anteile verringerten sich im Wesentlichen aufgrund der Dividendenbeschlüsse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte mit 189,0 (186,0) Mrd.€ in der Größenordnung des Vorjahresendes.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte fielen am 30. September 2024 mit 132,0 (120,2) Mrd.€ höher aus als Ende 2023. Die Vorräte erhöhten sich deutlich. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen unter anderem aufgrund gestiegener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu. Der Bestand an Zahlungsmitteln reduzierte sich um 2,9 Mrd.€ auf 25,8 Mrd.€.

Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete der Konzernbereich Automobile ein auf dem Niveau vom 31. Dezember 2023 liegendes Eigenkapital in Höhe von 145,9 (146,3) Mrd.€. Die Ergebnisentwicklung und geringere versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen infolge der Änderung des Zinssatzes standen der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG, der Rückzahlung der im Mai 2024 gekündigten Hybridanleihe sowie negativen Effekten aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung und der Währungsumrechnung entgegen. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital waren in der Größenordnung vom Jahresende 2023 und umfassten im Wesentlichen die Minderheitsaktionäre des Porsche AG Konzerns und der TRATON Group. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 45,4 (47,8)%.

Die Langfristigen Schulden lagen am Ende der ersten drei Quartale 2024 mit 92,0 (86,9) Mrd.€ spürbar über dem Wert vom 31. Dezember 2023. Die langfristigen Finanzschulden stiegen stark, während die Pensionsrückstellungen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes spürbar rückläufig waren.

Mit 83,1 (73,1) Mrd.€ erhöhten sich die Kurzfristigen Schulden am Ende der ersten neun Monate 2024 gegenüber dem Jahresende 2023 deutlich. Die kurzfristigen Finanzschulden nahmen auf -6,3 (-8,6) Mrd.€ ab. 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. Sowohl die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen als auch die kurzfristigen Sonstigen Schulden erhöhten sich spürbar, während die kurzfristigen Sonstigen Rückstellungen unter anderem aufgrund der geplanten Restrukturierungsmaßnahmen im Bereich Pkw deutlich stiegen.

Am 30. September 2024 wies der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 321,1 Mrd.€ aus; das waren 4,8% mehr als am Jahresende 2023.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Am 30. September 2024 verzeichnete der Finanzdienstleistungsbereich mit 310,4 Mrd.€ eine um 5,5% höhere Bilanzsumme als Ende 2023.

Mit 184,2 (174,7) Mrd.€ fielen die Langfristigen Vermögenswerte insgesamt höher aus als am Jahresende 2023. Die darin enthaltenen Sachanlagen waren unverändert. Die Vermieteten Vermögenswerte und die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen stiegen im Wesentlichen volumenbedingt.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 5,6% auf 126,2 Mrd.€ zu. Die darin enthaltene Sonstigen Forderungen und finanzielle Vermögenswerte waren rückläufig, während sich der Zahlungsmittelbestand des Finanzdienstleistungsbereichs mit 25,6 (14,8) Mrd. € nahezu verdoppelte.

Am Ende der ersten neun Monate 2024 entfielen rund 49,2 (49,0)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Mit 45,7 Mrd.€ lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen Ende September 2024 um 4,9% über dem Wert des Vorjahresendes. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 14,7 (14,8)%.

Die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich waren mit 123,3 (117,7) Mrd.€ leicht über dem Wert des Jahresendes 2023. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden stiegen spürbar. Die Kurzfristigen Schulden erhöhten sich vor allem aufgrund spürbar höherer kurzfristiger Finanzschulden, die insbesondere aufgrund des gestiegenen Einlagevolumens zunahmen.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich am 30. September 2024 auf 56,5 Mrd.€; am Jahresende 2023 hatte es 38,8 Mrd.€ betragen.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	30.09.2024	31.12.2023
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	147.200	149.881
Kurzfristige Vermögenswerte	106.697	100.013
Bilanzsumme	253.897	249.894
Eigenkapital	126.442	127.684
Langfristige Schulden	67.891	69.259
Kurzfristige Schulden	59.565	52.952
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	40.111	34.530
Kurzfristige Vermögenswerte	21.419	16.237
Bilanzsumme	61.530	50.767
Eigenkapital	16.680	15.918
Langfristige Schulden	23.665	17.077
Kurzfristige Schulden	21.185	17.772
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	1.724	1.631
Kurzfristige Vermögenswerte	3.910	3.955
Bilanzsumme	5.634	5.585
Eigenkapital	2.781	2.703
Langfristige Schulden	494	532
Kurzfristige Schulden	2.359	2.350

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Vor dem Hintergrund eines herausfordernden Marktumfelds sowie hinter den ursprünglichen Erwartungen zurückbleibenden Entwicklungen mehrerer Konzernmarken haben wir im dritten Quartal die Prognose für die Auslieferungen an Kunden angepasst und rechnen nun mit rund 9 Mio. verkauften Fahrzeugen.

Die Umsatzerlöse erwarten wir in der Folge im Volkswagen Konzern bei rund 320 Mrd. € und im Bereich Pkw bei rund 210 Mrd. €. Für das Operative Ergebnis gehen wir davon aus, im Konzern eine Größenordnung von rund 18 Mrd. € zu erreichen und im Bereich Pkw von rund 10 Mrd. €. Darin berücksichtigt sind auch die Aufwendungen im Zusammenhang mit den Umstrukturierungen am Audi Standort Brüssel, in deren Zusammenhang die Prognose nach dem ersten Halbjahr angepasst worden war.

Für den Bereich Power Engineering haben wir nach dem ersten Halbjahr unsere Erwartung an die Umsatzerlöse angehoben.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen führt das schwierige Geschäftsumfeld außerhalb Europas zu einer Anpassung der Prognose für das Operative Ergebnis. Zudem gehen wir nicht mehr davon aus, den negativen Effekt von rund 0,2 Mrd. € aus der Entkonsolidierung der Volkswagen Bank Rus im weiteren Verlauf des Geschäftsjahres kompensieren zu können. Folglich erwarten wir für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen nun ein Operatives Ergebnis in der Größenordnung von 3,2 Mrd. €.

Die im Rahmen der strategischen Partnerschaft mit Rivian angekündigte Transaktion könnte im laufenden Geschäftsjahr zu einem Liquiditätsabfluss von bis zu 2,0 Mrd. € führen. Zusammen mit der im dritten Quartal angepassten Ergebnisprognose erwarten wir für den Konzernbereich Automobile nunmehr einen Netto-Cashflow von rund 2 Mrd. € und eine Nettoliquidität zwischen 36 und 37 Mrd. €.

Die Prognose für alle übrigen Spitzenkennzahlen bleibt unverändert. Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2024 finden Sie auf Seite 33.

Rechtsstreitigkeiten

Dieselthematik

1. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In der zweiten verbraucherrechtlichen Sammelklage in Brasilien, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge betrifft, wies der Superior Court of Justice im April 2024 die von der Klägerin eingelegte Revision gegen das Berufungsgericht aus Juni 2023 zurück. Daraufhin legte die Klägerin Ende April 2024 eine einstweilige Beschwerde („interlocutory appeal“) gegen diese Entscheidung beim Superior Court of Justice ein.

In Italien unterzeichneten die Parteien im Mai 2024 in der Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo zur vollständigen Streitbeilegung einen Vergleich für rund 60 Tsd. Kunden, die zwischen 2009 und 2015 ein von der Dieselthematik betroffenes Fahrzeug der Marken Volkswagen, Audi, Škoda oder SEAT mit dem Motortyp EA 189 gekauft und sich wirksam zur Sammelklage angemeldet hatten. Beide Seiten verzichteten auf die Einlegung eines Rechtsmittels gegen die im Vorjahr gefällte zweitinstanzliche Entscheidung des Berufungsgerichts Venedig. Das Verfahren ist damit beendet. Für den Vergleich und dessen Abwicklung wurden Rückstellungen in Höhe von rund 50 Mio. € gebildet.

In den Niederlanden hat das Berufungsgericht Amsterdam in der Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) im August 2024 in Abänderung des Zwischenurteils aus März 2022 entschieden, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro-6 anwendbar sei. Für Fahrzeuge mit niedrigeren Emissionsklassen (z.B. Euro-5) sei das neue Sammelklageregime dagegen nicht anwendbar. Die Entscheidung ist nicht rechtskräftig.

2. Verfahren in den USA/Kanada

Im März 2024 erklärte die Volkswagen Group of America Finance, LLC (VWGoAF) gegenüber der US-Börsenaufsicht (SEC – United States Securities and Exchange Commission), ohne dabei die Behauptungen der SEC aus der im September 2020 eingereichten geänderten Klage zuzugeben oder zu bestreiten, ihre Zustimmung zu einem abschließenden gerichtlichen Urteil, das unter anderem eine Zahlung in Höhe von rund 49 Mio. USD

vorsieht. Nachfolgend reichten die SEC und die VWGoAF beim US District Court des Northern District von Kalifornien einen Antrag auf Erlass eines abschließenden Urteils hinsichtlich der VWGoAF ein, das die von der SEC geltend gemachten Ansprüche gegen die VWGoAF vollständig erledigt. Im April 2024 gab das Gericht diesem Antrag statt und erließ ein abschließendes Urteil in Bezug auf die VWGoAF. Alle gegen die Volkswagen AG und einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG geltend gemachten Ansprüche wies das Gericht rechtskräftig ab. Dementsprechend sind die von der SEC gegen alle Beklagten in diesem Verfahren geltend gemachten Ansprüche vollständig erledigt.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldisputen weltweit (exklusive USA/Kanada) geltend gemachten Ansprüche in Form von Anlegerklagen, gerichtlichen Mahn- und Güteanträgen sowie Anspruchsanmeldungen nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) reduzierten sich im Berichtszeitraum infolge einer Klageabweisung und einer Klagerücknahme auf circa 8,7 Mrd. €. Damit wurden seit Beginn der Verfahren Anlegerklagen in Höhe von über 1 Mrd. € zurückgenommen oder rechtskräftig abgewiesen.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

In Brasilien legte der brasilianische Händlerverband Associação Brasileira Dos Distribuidores Volkswagen (Assobrav) Rechtsmittel gegen das erstinstanzliche Urteil aus Januar 2024 ein, mit dem die Klage in vollem Umfang abgewiesen worden war. Assobrav und einzelne Händler in Brasilien hatten im Dezember 2023 Volkswagen do Brasil im Zusammenhang mit einer vom Staat Brasilien an Volkswagen do Brasil erfolgten Rückzahlung wegen der verfassungsrechtlich für unzulässig erachteten Doppelbesteuerung von Fahrzeugen verklagt. Die Kläger verlangen von Volkswagen do Brasil, mindestens teilweise an der Rückzahlung beteiligt zu werden.

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkte sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden wurden den Herstellern nicht vorgeworfen. Im Juli 2024 eröffnete die brasilianische Wettbewerbsbehörde Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) ein Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Porsche AG wegen des Vorwurfs eines unzulässigen Informationsaustauschs auf der Grundlage des EU-Sachverhalts.

Im Berichtszeitraum durchsuchte die koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC die VW Group Korea. Dies geschah im Zusammenhang mit dem bereits von der Europäischen Kommission und der englischen Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) seit 2022 untersuchten 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 zur Eröffnung der Verfahren insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Auch die chinesische Wettbewerbsbehörde stellte der Volkswagen AG im Juni 2024 in dieser Angelegenheit ein Auskunftersuchen zu.

Die brasilianische Wettbewerbsbehörde CADE leitete im Oktober 2024 ein Verfahren gegen zahlreiche Unternehmen wegen des Vorwurfs eines kartellrechtlich unzulässigen Austauschs von Informationen im Personalbereich (Human Resources) ein. Im Volkswagen Konzern ist Volkswagen do Brasil betroffen.

In dem von Greenpeace begleiteten Verfahren in Braunschweig wies das Oberlandesgericht Braunschweig im Juni 2024 die Berufung der Kläger zurück und bestätigte die im Februar 2023 erfolgte Abweisung der Klage durch das Landgericht Braunschweig. Die Kläger hatten in der Klage beantragt, die Volkswagen AG dazu zu verpflichten, unter anderem stufenweise die Produktion und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren und bis 2029 komplett einzustellen sowie Treibhausgasemissionen aus Entwicklung, Produktion und Vertrieb (einschließlich der Nutzung der Fahrzeuge durch Dritte) zu reduzieren. Zusätzlich sollte Volkswagen so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures ausüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden. Die Entscheidung des Berufungsgerichts aus Juni 2024 ist rechtskräftig und das Klageverfahren in Braunschweig damit beendet.

In Russland verurteilte das Gericht der ersten Instanz im verbliebenen Klageverfahren über angebliche Forderungen in Höhe von rund 28,5 Mrd. RUB die Volkswagen AG im Juli 2024 zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von rund 16,9 Mrd. RUB. Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Die Volkswagen AG legte Berufung ein und wird sich weiter umfassend verteidigen.

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 weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Im Berichtszeitraum hat sich die Risikosituation insbesondere aufgrund des makroökonomischen Umfelds insgesamt verschärft. Darüber hinaus ergaben sich gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2024 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2023 keine wesentlichen Änderungen.

Ausblick für das Jahr 2024

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2023 ähnlichen Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe, wenngleich sinkende Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich negativ auf die private Nachfrage auswirken. Wir rechnen jedoch im laufenden Jahr mit einem schrittweisen Absenken der Leitzinsen seitens der westlichen Zentralbanken und daraus folgend mit einem stützenden Effekt auf die Nachfrage insgesamt. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Gruppe der Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik auf dem Niveau des Vorjahres aufweisen werden.

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Zudem können sich Unsicherheiten aus Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts und der Auseinandersetzungen im Nahen Osten verstärken und insbesondere zu steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2024 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich in der Größenordnung des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2024 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das ebenfalls in der Größenordnung von 2023 liegen wird. Auch für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2024 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen auf dem Vorjahresniveau liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2024 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich deutlich übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2024 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls leicht steigen wird. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2024 voraussichtlich auf dem Vorjahresniveau liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

Wir erwarten für 2024, 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 leicht negativ entwickeln werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2024 mit einer Nachfrage leicht über dem Niveau des Vorjahres mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2024 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir rechnen damit, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2024 unter herausfordernden Marktbedingungen bei rund 9 Mio. Fahrzeugen liegen werden.

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

Wir erwarten im Jahr 2024, dass die Umsatzerlöse im Volkswagen Konzern einen Wert von rund 320 Mrd.€ und im Bereich Pkw einen Wert von rund 210 Mrd.€ erreichen. Das Operative Ergebnis des Konzerns wird voraussichtlich in einer Größenordnung von rund 18 Mrd.€ liegen, für den Bereich Pkw gehen wir von rund 10 Mrd.€ aus. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei bis zu 5% über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 8,5 und 9,5% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse um bis zu 6% über denen des Vorjahres und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit 3 bis 7% über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen und einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 3,2 Mrd.€.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2024 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 13,5 und 14,5% liegt. Für den Netto-Cashflow des Jahres 2024 erwarten wir einen Wert von rund 2,0 Mrd.€. Darin enthalten sind insbesondere Zukunftsinvestitionen sowie Liquiditätsabflüsse aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten, die eine wichtige Säule der Transformation des Volkswagen Konzerns darstellen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2024 voraussichtlich zwischen 36 und 37 Mrd.€ liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

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, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2023 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.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

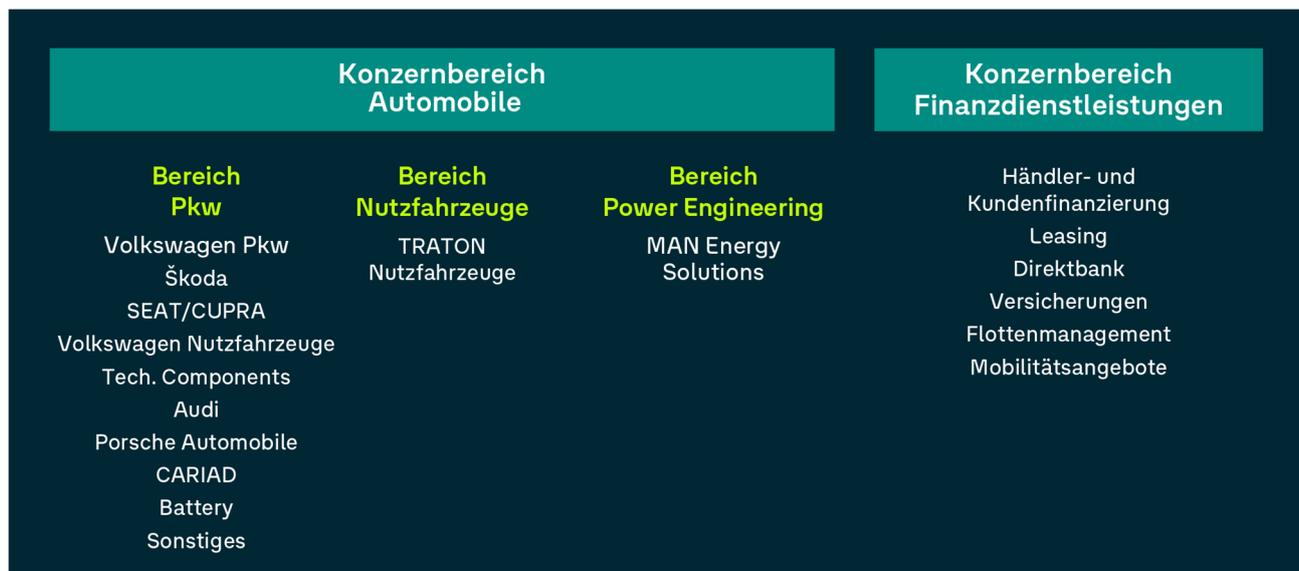
Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Zeitraum Januar bis September 2024 Umsatzerlöse in Höhe von 237,3 (235,1) Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag bei 12,9 (16,2) Mrd. €.

In den ersten neun Monaten 2024 setzte die Markengruppe Core 3,6 (3,6) Mio. Fahrzeuge ab, die Umsatzerlöse beliefen sich auf 101,5 (101,1) Mrd. €. Das Operative Ergebnis sank auf 4,5 (5,0) Mrd. €.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw lag in den ersten neun Monaten 2024 mit 2,3 (2,2) Mio. Fahrzeugen in der Größenordnung des Vorjahres. Der Polo, der Golf, der ID.7 und der Atlas verzeichneten eine verstärkte Nachfrage. Der neue Passat, der neue Tiguan und der ID.7 Tourer wurden erfolgreich im Markt eingeführt. Die Umsatzerlöse lagen mit 63,5 (63,4) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Das Operative Ergebnis belief sich auf 1,3 (2,1) Mrd. €. Neben gestiegenen Fixkosten belasteten Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen das Ergebnis. Positiv wirkten Mixeffekte sowie optimierte Materialkosten.

Im Berichtszeitraum setzte Škoda 809 (778) Tsd. Fahrzeuge ab. Der Octavia war erneut der Bestseller, auch der Fabia, der Kamiq und der Karoq verzeichneten Zuwächse. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 20,4 (19,7) Mrd. €. Das Operative Ergebnis legte auf 1,7 (1,3) Mrd. € zu, im Wesentlichen bedingt durch positive Volumen-, Mix- und Wechselkurseffekte.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS



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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Markengruppe Core	3.627	3.575	101.523	101.060	4.491	4.985
Markengruppe Progressive	800	945	46.262	50.390	2.088	4.595
Markengruppe Sport Luxury ¹	221	250	25.899	27.785	3.771	5.232
CARIAD	-	-	652	544	- 2.058	- 1.728
Battery	-	-	1	2	- 371	- 234
TRATON Nutzfahrzeuge	246	250	34.266	33.349	3.097	2.662
MAN Energy Solutions	-	-	3.136	2.876	255	292
At Equity einbezogene Gesellschaften China ²	1.903	2.150	-	-	-	-
Volkswagen Group Mobility	-	-	40.959	37.595	2.113	2.535
Sonstiges ³	- 335	- 408	- 15.419	- 18.499	- 479	- 2.098
Volkswagen Konzern	6.463	6.762	237.279	235.102	12.907	16.241

1 Inklusive Porsche Finanzdienstleistungen: Umsatz 28.564 (30.132) Mio. €, Operatives Ergebnis 4.035 (5.501) Mio. €.

2 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 1.179 (1.880) Mio. €.

3 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.

WESENTLICHE ZAHLEN DER MARKENGRUPPE CORE VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Volkswagen Pkw	2.260	2.238	63.535	63.390	1.341	2.126
Škoda	809	778	20.399	19.659	1.699	1.260
SEAT/CUPRA	466	454	10.515	10.837	415	501
Volkswagen Nutzfahrzeuge	310	313	11.093	11.109	606	672
Tech. Components	-	-	15.499	16.526	420	449
Konsolidierung	- 218	- 208	- 19.518	- 20.461	10	- 23
Markengruppe Core	3.627	3.575	101.523	101.060	4.491	4.985

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Bereich Pkw	6.217	6.512	155.998	158.835	7.332	10.276
Bereich Nutzfahrzeuge	246	250	34.266	33.349	3.108	2.661
Bereich Power Engineering	-	-	3.136	2.876	253	289
Konzernbereich Automobile ¹	6.463	6.762	193.400	195.060	10.694	13.226
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	43.879	40.042	2.213	3.015
Volkswagen Konzern	6.463	6.762	237.279	235.102	12.907	16.241

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

Trotz eines herausfordernden Umfelds erhöhte sich der Absatz von SEAT/CUPRA im Zeitraum Januar bis September 2024 auf 466 Tsd. Fahrzeuge; das waren 2,6% mehr als ein Jahr zuvor. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Der CUPRA Formentor und der SEAT Ibiza waren besonders beliebt. Der CUPRA Tavascan und der CUPRA Terramar wurden erfolgreich im Markt eingeführt. Die Umsatzerlöse lagen mit 10,5 Mrd. € um 3,0% unter dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis ging im Vergleich zum Vorjahr mixbedingt um 17,2% auf 415 Mio. € zurück.

In den ersten drei Quartalen 2024 gab der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf weltweit 310 (313) Tsd. Einheiten nach. Die Modelle Multivan und Caddy konnten Zuwächse verzeichnen. Die Umsatzerlöse lagen mit 11,1 (11,1) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Das Operative Ergebnis sank auf 606 (672) Mio. €, was neben dem Volumen insbesondere aus Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen resultierte.

Die Umsatzerlöse von Tech. Components beliefen sich in den ersten neun Monaten dieses Jahres auf 15,5 (16,5) Mrd. €. Das Operative Ergebnis war mit 420 (449) Mio. € geringer als im Vorjahr, was vor allem auf Anlaufkosten sowie Restrukturierungsaufwendungen zurückzuführen war.

Der Absatz der Markengruppe Progressive (Audi, Bentley, Lamborghini, Ducati) belief sich im Berichtszeitraum auf weltweit 800 (945) Tsd. Automobile. Die chinesischen Joint Ventures FAW-Volkswagen und SAIC VOLKSWAGEN veräußerten weitere 433 (472) Tsd. Audi Fahrzeuge. Ducati verkaufte in den ersten neun Monaten dieses Jahres 43.933 (48.456) Motorräder. Die Umsatzerlöse lagen bei 46,3 (50,4) Mrd. €. Das Operative Ergebnis sank auf 2,1 (4,6) Mrd. €. Die Entwicklung von Volumen- und Finanzkennzahlen der Markengruppe Progressive spiegelt die aktuell herausfordernde Lage wider, insbesondere das schwierige wirtschaftliche Umfeld, der intensive Wettbewerb, die bevorstehende Modelloffensive sowie erwartete Restrukturierungsaufwendungen für den Standort Brüssel.

Die Markengruppe Sport Luxury (Porsche Automobile) setzte im Berichtszeitraum weltweit 221 (250) Tsd. Fahrzeuge ab. Der Cayenne war die absatzstärkste Baureihe. Die Umsatzerlöse verringerten sich auf 25,9 (27,8) Mrd. € und das Operative Ergebnis auf 3,8 (5,2) Mrd. €. Ursachen waren im Wesentlichen ein geringeres Absatzvolumen aufgrund der aktuellen Modelleinführungen sowie gestiegene Materialkosten, höhere ergebniswirksame Entwicklungsleistungen und die Fortsetzung der Digitalisierungsstrategie.

CARIAD bündelt die Softwarekompetenz im Volkswagen Konzern. Das Geschäftsmodell umfasst die Entwicklung und den Betrieb einheitlicher Softwareplattformen für aktuelle und künftige Fahrzeugmodelle. Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Zeitraum Januar bis September 2024 auf 652 (544) Mio. €, was im Wesentlichen aus gestiegenen Lizenzlöhnen aufgrund eines höheren Fahrzeugvolumens mit CARIAD-Software resultierte. Der Operative Verlust belief sich infolge von Entwicklungsleistungen auf -2,1 (-1,7) Mrd. €.

Im Geschäftsfeld Battery sind die weltweiten Batterieaktivitäten des Konzerns – die zukünftige Fertigung von Batteriezellen sowie weitere Aktivitäten entlang der Batterie-Wertschöpfungskette – zusammengefasst. Das Operative Ergebnis von Battery lag im Berichtszeitraum infolge des Aufbaus des Geschäftsfelds fixkostenbedingt bei -371 (-234) Mio. €.

Der Absatz von TRATON Nutzfahrzeuge (Scania, MAN, International (ehemals Navistar), Volkswagen Truck & Bus) lag mit 246 (250) Tsd. Einheiten unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Dennoch konnten die Umsatzerlöse um 2,8% auf 34,3 Mrd. € gesteigert werden. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 3,1 (2,7) Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf einen vorteilhaften Markt- und Produktmix sowie eine gute Preisdurchsetzung zurückzuführen.

Im Zeitraum Januar bis September 2024 erwirtschaftete MAN Energy Solutions Umsatzerlöse in Höhe von 3,1 (2,9) Mrd. €. Das Operative Ergebnis belief sich auf 255 (292) Mio. €. Belastend wirkten insbesondere Aufwendungen im Zusammenhang mit der Aufgabe des MGT-Gasturbinen Neubau-Geschäfts.

Die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Group Mobility (ehemals Volkswagen Finanzdienstleistungen) neu abgeschlossenen Verträge belief sich im Berichtszeitraum auf 7,5 Mio. (+18,3%). Seit dem 1. Januar 2024 werden weitere Arten von Versicherungsverträgen berücksichtigt, der Vertragsbestand vom 31. Dezember 2023 wurde angepasst. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns lag bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen bei 34,9 (33,1)%. Ende September 2024 war der Gesamtvertragsbestand mit 26,2 (25,8) Mio. Kontrakten höher als am 31. Dezember 2023. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing lag der Vertragsbestand bei 10,2 (10,2) Mio. Kontrakten, im Bereich Service/Versicherungen waren es 16,1 (15,6) Mio. Kontrakte. Die Volkswagen Bank verzeichnete am 30. September dieses Jahres 1,9 (1,8) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis gab auf 2,1 (2,5) Mrd.€ nach. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Zinsaufwendungen, höheren Risikokosten sowie aus Währungskursverlusten im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der Volkswagen Bank Rus.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

Der Volkswagen Konzern setzte in den ersten neun Monaten dieses Jahres in der Region Europa/Übrige Märkte 3,0 Mio. Fahrzeuge ab; ein Minus von 1,4% im Vergleich zum Vorjahr. Die Umsatzerlöse stiegen auf 142,5 (138,4) Mrd.€, was im Wesentlichen aus höheren Umsatzerlösen im Finanzdienstleistungsbereich resultierte.

Der Absatz des Volkswagen Konzerns auf den Märkten Nordamerikas stieg im Berichtszeitraum um 4,4% auf 795 Tsd. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse lagen bei 49,4 (49,1) Mrd.€.

Im Zeitraum Januar bis September 2024 war der Absatz in Südamerika mit 426 (368) Tsd. Fahrzeugen höher als ein Jahr zuvor. In der Folge nahmen die Umsatzerlöse auf 13,9 (12,2) Mrd.€ zu.

In der Region Asien-Pazifik ging der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China – im Berichtszeitraum um 13,6% auf 2,2 Mio. Fahrzeuge zurück. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 31,7 (36,1) Mrd.€. Darin nicht enthalten sind die Umsatzerlöse unserer At Equity einbezogenen Gesellschaften in China.

In den ersten neun Monaten 2024 wirkten sich Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns in Fremdwährung mit -0,2 (-0,7) Mrd.€ negativ aus.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2024	2023	2024	2023
Europa/Übrige Märkte	3.044	3.088	142.501	138.361
Nordamerika	795	761	49.436	49.146
Südamerika	426	368	13.890	12.246
Asien-Pazifik ¹	2.198	2.545	31.674	36.068
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-	-	- 223	- 720
Volkswagen Konzern¹	6.463	6.762	237.279	235.102

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

Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2024	2023	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2024	2023	2024	2023
Umsatzerlöse	237.279	235.102	193.400	195.060	43.879	40.042
Kosten der Umsatzerlöse	-194.894	-190.777	-156.810	-156.864	-38.084	-33.914
Bruttoergebnis	42.385	44.324	36.590	38.196	5.795	6.128
Vertriebskosten	-16.007	-15.344	-15.120	-14.494	-887	-850
Verwaltungskosten	-9.367	-9.333	-7.648	-7.361	-1.719	-1.972
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-4.104	-3.406	-3.128	-3.115	-976	-292
Operatives Ergebnis	12.907	16.241	10.694	13.226	2.213	3.015
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	482	1.814	559	1.649	-76	165
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-866	-355	-890	-320	25	-35
Finanzergebnis	-383	1.459	-332	1.329	-52	130
Ergebnis vor Steuern	12.523	17.700	10.362	14.555	2.162	3.145
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-3.607	-4.832	-2.881	-3.958	-726	-874
Ergebnis nach Steuern	8.917	12.868	7.481	10.596	1.436	2.271
davon entfallen auf						
Minderheiten	852	1.098	768	1.004	84	94
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	475	421	475	421	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	7.590	11.348	6.238	9.171	1.352	2.177
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	15,12	22,61				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	15,18	22,67				

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. €	2024	2023
Ergebnis nach Steuern	8.917	12.868
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	1.176	2.720
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-337	-812
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	839	1.907
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten		
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern	-122	13
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	26	1
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-96	13
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	4	15
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	747	1.935
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-716	-891
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	232	348
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-484	-543
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-484	-542
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-77	877
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-881	-425
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-958	452
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	239	-121
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-718	331
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-460	-333
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	832	770
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	371	438
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	-101	-119
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	271	319
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	87	39
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-5	-4
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	81	36
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	-21	-11
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	60	24
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-268	-326
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-1.139	-195
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-199	2.803
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-193	-1.063
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-392	1.741
Gesamtergebnis	8.524	14.608
davon entfallen auf		
Minderheiten	793	1.267
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	475	421
Aktionäre der Volkswagen AG	7.256	12.920

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2024	2023	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2024	2023	2024	2023
Umsatzerlöse	78.478	78.845	64.035	64.491	14.444	14.353
Kosten der Umsatzerlöse	-65.420	-65.436	-52.947	-52.968	-12.473	-12.468
Bruttoergebnis	13.058	13.409	11.087	11.523	1.971	1.886
Vertriebskosten	-5.496	-5.318	-5.167	-5.051	-329	-268
Verwaltungskosten	-2.754	-3.132	-2.392	-2.487	-361	-645
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1.954	-64	-1.471	121	-483	-185
Operatives Ergebnis	2.855	4.894	2.057	4.106	797	788
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	417	931	365	812	52	119
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-915	-24	-851	-126	-64	103
Finanzergebnis	-498	907	-486	685	-12	222
Ergebnis vor Steuern	2.356	5.801	1.571	4.791	785	1.010
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-780	-1.455	-539	-1.201	-241	-254
Ergebnis nach Steuern	1.576	4.347	1.032	3.590	544	756
davon entfallen auf						
Minderheiten	210	314	181	284	29	30
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	155	143	155	143	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	1.212	3.889	697	3.163	515	726
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	2,42	7,76				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	2,42	7,76				

1 Inklusiv 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. €	2024	2023
Ergebnis nach Steuern	1.576	4.347
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-928	3.022
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	288	-916
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-639	2.106
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten		
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern	204	-20
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	-54	3
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	150	-17
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	0	0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-490	2.089
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-1.043	834
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	4	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-1.039	834
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-1	-1
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-1.041	833
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-302	-237
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-430	-220
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-731	-456
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	149	132
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-582	-324
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-73	-210
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	314	301
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	242	91
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	-58	-29
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	183	62
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	96	-2
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-4	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	92	-2
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	-28	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	64	-2
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-357	57
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-1.733	624
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-2.517	3.525
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	295	-812
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-2.223	2.713
Gesamtergebnis	-647	7.060
davon entfallen auf		
Minderheiten	167	392
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	155	143
Aktionäre der Volkswagen AG	-968	6.525

Bilanz zum 30. September 2024 und zum 31. Dezember 2023

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2024	2023	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2024	2023	2024	2023
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	373.218	360.694	189.035	186.042	184.182	174.653
Immaterielle Vermögenswerte	91.027	89.109	90.496	88.504	531	605
Sachanlagen	68.488	66.880	67.519	65.918	969	962
Vermietete Vermögenswerte	68.926	64.094	173	377	68.753	63.717
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	98.352	94.474	-667	-726	99.018	95.200
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	46.426	46.137	31.514	31.969	14.912	14.168
Kurzfristige Vermögenswerte	258.211	239.644	132.026	120.204	126.185	119.439
Vorräte	60.044	53.601	55.422	48.692	4.622	4.909
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	67.245	66.381	-744	-832	67.989	67.213
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	51.921	49.250	28.022	21.348	23.899	27.902
Wertpapiere und Termingeldanlagen	27.604	26.772	23.500	22.211	4.105	4.561
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	51.392	43.449	25.820	28.698	25.571	14.751
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	6	190	6	88	0	103
Bilanzsumme	631.429	600.338	321.061	306.246	310.368	294.092
Passiva						
Eigenkapital	191.641	189.912	145.902	146.305	45.739	43.607
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	163.351	160.539	118.221	117.489	45.131	43.050
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	13.773	15.155	13.773	15.155	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	177.124	175.694	131.993	132.644	45.131	43.050
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	14.517	14.218	13.909	13.661	608	557
Langfristige Schulden	215.344	204.552	92.050	86.868	123.294	117.684
Finanzschulden	133.781	122.323	23.171	18.046	110.609	104.277
Rückstellungen für Pensionen	28.615	29.672	28.147	29.174	467	498
Sonstige Schulden	52.949	52.557	40.731	39.648	12.218	12.908
Kurzfristige Schulden	224.444	205.874	83.109	73.073	141.335	132.801
Finanzschulden	121.756	110.476	-6.299	-8.637	128.055	119.113
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	32.402	30.901	28.667	26.836	3.735	4.064
Sonstige Schulden	70.281	64.467	60.736	54.869	9.545	9.597
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	5	31	5	5	0	26
Bilanzsumme	631.429	600.338	321.061	306.246	310.368	294.092

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

Eigenkapitalentwicklung

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	SICHERUNGSGESCHÄFTE												Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinn- rücklagen	Währungs- umrechnung	Cash-flow Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungs- beziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapital- instrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapital- geber der Volkswagen AG	Anteile der Anteils- eigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten		
Stand am 01.01.2023	1.283	14.551	137.267	-2.256	1.623	-1.077	-1.005	870	14.121	165.378	12.950	178.327	
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 17	-	-	5	-	-	-	-	-7	-	-1	2	1	
Stand nach Anpassung am 01.01.2023	1.283	14.551	137.272	-2.256	1.623	-1.077	-1.005	864	14.121	165.376	12.952	178.328	
Ergebnis nach Steuern	-	-	11.348	-	-	-	-	-	421	11.769	1.098	12.868	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.832	-488	236	271	33	-311	-	1.572	169	1.741	
Gesamtergebnis	-	-	13.180	-488	236	271	33	-311	421	13.341	1.267	14.608	
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	13	-	-	-	-13	-	-	-	-	-	
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	1.004	1.004	-	1.004	
Dividendenausschüttungen	-	-	-4.374	-	-	-	-	-	-519	-4.892	-36	-4.929	
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-42	-11	-	-	-	-	-	-54	-27	-80	
Übrige Veränderungen	-	-	75	-	-	-	-	0	-	75	111	185	
Stand am 30.09.2023	1.283	14.551	146.124	-2.756	1.859	-806	-985	553	15.027	174.850	14.267	189.117	
Stand am 01.01.2024	1.283	14.551	147.830	-3.431	1.472	-676	-966	476	15.155	175.694	14.218	189.912	
Ergebnis nach Steuern	-	-	7.590	-	-	-	-	-	475	8.065	852	8.917	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	807	-413	-689	259	-34	-264	-	-334	-59	-392	
Gesamtergebnis	-	-	8.397	-413	-689	259	-34	-264	475	7.731	793	8.524	
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.244	-1.244	104	-1.140	
Dividendenausschüttungen	-	-	-4.524	-	-	-	-	-	-613	-5.138	-595	-5.732	
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Übrige Veränderungen	-	-	81	-	-	-	-	0	-	81	-4	77	
Stand am 30.09.2024	1.283	14.551	151.784	-3.844	783	-417	-1.001	212	13.773	177.124	14.517	191.641	

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2024	2023	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENST- LEISTUNGEN	
			2024	2023	2024	2023
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	43.522	29.738	28.704	23.042	14.819	6.695
Ergebnis vor Steuern	12.523	17.700	10.362	14.555	2.162	3.145
Ertragsteuerzahlungen	-4.575	-6.061	-3.778	-4.900	-797	-1.161
Abschreibungen ²	22.732	21.056	14.406	13.107	8.326	7.949
Veränderung der Pensionen	86	204	76	195	9	8
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	1.892	457	1.768	547	124	-91
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-44	2.718	-352	2.859	308	-141
Brutto-Cashflow	32.613	36.073	22.482	26.363	10.132	9.710
Veränderung Working Capital	-20.787	-23.513	-2.039	-4.630	-18.748	-18.883
Veränderung der Vorräte	-6.771	-6.374	-7.007	-5.610	236	-764
Veränderung der Forderungen	-3.177	-4.908	-3.340	-3.504	163	-1.405
Veränderung der Verbindlichkeiten	3.931	5.205	3.841	3.452	90	1.753
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	4.670	597	4.618	563	53	34
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-13.504	-10.426	-34	531	-13.470	-10.957
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-5.936	-7.607	-117	-63	-5.820	-7.544
Cashflow laufendes Geschäft	11.826	12.560	20.442	21.733	-8.616	-9.173
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-17.747	-17.281	-17.165	-16.795	-583	-486
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-9.864	-8.908	-9.742	-8.718	-122	-189
Entwicklungskosten (aktiviert)	-7.496	-7.873	-7.496	-7.873	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-947	-827	-456	-511	-490	-316
Netto-Cashflow⁴	-5.921	-4.721	3.277	4.938	-9.198	-9.659
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-1.698	9.567	-4.846	10.962	3.148	-1.395
Investitionstätigkeit	-19.445	-7.714	-22.011	-5.833	2.566	-1.881
Finanzierungstätigkeit	15.798	11.723	-1.072	-9.586	16.870	21.309
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	-8	-	-8	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.146	1.000	-1.753	868	607	132
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-304	-602	-238	-458	-66	-144
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0	-1	1	-1	-1	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.875	15.966	-2.878	5.855	10.753	10.111
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.09.⁵	51.397	45.704	25.826	28.897	25.571	16.807
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	43.551	40.356	25.462	19.971	18.088	20.385
Bruttoliquidität	94.948	86.060	51.288	48.868	43.660	37.192
Kreditstand	-255.537	-229.172	-16.872	-12.156	-238.665	-217.016
Nettoliquidität am 30.09.⁶	-160.589	-143.112	34.416	36.712	-195.005	-179.824
nachrichtlich am 01.01.	-147.433	-125.803	40.289	43.015	-187.722	-168.818

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-Cashflow: Cashflow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen).

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

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

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

des Volkswagen Konzern-Zwischenabschlusses zum 30. September 2024

Rechnungslegung nach IFRS Accounting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2023 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. September 2024 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 2024 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 3,4 % (31. Dezember 2023: 3,3 %) verwendet.

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 2023 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2023 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ veröffentlicht. Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2023 ist auch im Internet unter www.volkswagen-group.com/investoren 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 2,0 l 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 2023 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

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

RESTRUKTURIERUNG IM VOLKSWAGEN KONZERN

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2024 hat der Volkswagen Konzern Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 2,2 Mrd. € im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst. Diese entfallen im Wesentlichen auf die Volkswagen AG und den Audi Konzern. Darüber hinaus gab es auch in anderen Konzerngesellschaften Restrukturierungsprogramme.

Mit dem Ziel, die Personalkosten im Verwaltungsbereich der Volkswagen AG nachhaltig zu senken, hat der Vorstand im April 2024 beschlossen, den Personalabbau durch gezielte Aufhebungsverträge zu unterstützen. Dafür wurden Aufwendungen in Höhe von 0,9 Mrd. € erfasst.

Im dritten Quartal 2024 wurden im Audi Konzern Aufwendungen in Höhe von 1,2 Mrd. € im Zusammenhang mit der Eröffnung des Informations- und Konsultationsprozesses nach belgischem Recht für die Restrukturierung des Standorts Brüssel erfasst. Diese Aufwendungen beinhalten neben vorgezogenen Abschreibungen, Kosten aus einer geänderten Produktionsfahrweise, Rechts- und Beratungskosten auch mitarbeiterbezogene Vorsorgen.

KOOPERATION MIT RIVIAN

Am 25. Juni 2024 haben Volkswagen und der US-amerikanische Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) ihre Absicht bekannt gegeben, ein Joint Venture zu gründen, das zu gleichen Teilen gehalten wird.

Ziel der Partnerschaft ist die Entwicklung von Software-Defined-Vehicle-Architekturen (SDV) der nächsten Generation, die in künftigen Fahrzeugen beider Unternehmen eingesetzt werden sollen. Das Joint Venture soll auf der Software- und Elektroarchitektur von Rivian aufbauen, um gemeinsam branchenführende Architekturen für Software Defined Vehicles zu entwickeln. Eine Entscheidung über die tatsächliche Umsetzung des Joint Ventures wurde noch nicht getroffen und hängt von einer Reihe technischer und wirtschaftlicher Parameter ab.

Im Juni 2024 hat Volkswagen auf der Grundlage dieser geplanten strategischen Partnerschaft 1 Mrd. USD in Form einer unbesicherten Wandelanleihe in Rivian investiert, die frühestens am 1. Dezember 2024 in Stammaktien von Rivian gewandelt wird. Der Wandlungspreis für die erste Hälfte des Anleihebetrags wurde auf der Grundlage eines bestimmten täglichen volumengewichteten Durchschnittskurses (VWAP – Volume-weighted average price) vor dieser Ankündigung berechnet, während der Wandlungspreis für die verbleibende Hälfte auf der Grundlage eines bestimmten täglichen VWAP vor dem Wandlungsdatum berechnet wird. Wertschwankungen der bilanziell als Fremdkapital klassifizierten Wandelanleihe sind erfolgswirksam zum Fair Value zu bewerten.

Für den Fall einer erfolgreichen Umsetzung des Joint Ventures und der Erreichung bestimmter Meilensteine beabsichtigt Volkswagen, weitere Investitionen in Höhe von bis zu 4 Mrd. USD zu tätigen. Davon sollen gegebenenfalls 2 Mrd. USD auf Rivian Stammaktien entfallen, die voraussichtlich in zwei Tranchen von je 1 Mrd. USD in den Jahren 2025 und 2026 investiert werden, wobei die Preisgestaltung auf der Grundlage eines bestimmten durchschnittlichen Marktpreises der Rivian Stammaktien vor dem jeweiligen Kauf erfolgen

soll. Die weiteren Investitionen in Höhe von 2 Mrd. USD sollen voraussichtlich in eine Zahlung bei der Gründung des Joint Ventures insbesondere für eine Lizenz an der elektrischen Architekturtechnologie von Rivian sowie ein Darlehen an das Joint Venture im Jahr 2026 aufgeteilt werden.

ARGO AI

Die im dritten Quartal 2022 eingeleitete Abwicklung von Argo AI, LLC, Pittsburgh/USA (Argo AI) wurde im dritten Quartal 2024 abgeschlossen. Zum 30. September 2024 wurde im Konzernabschluss die Einbeziehung der Beteiligung nach der Equity Methode beendet. Daraus ergibt sich ein Ertrag in Höhe von 265 Mio. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen ist. Der Ertrag resultiert aus der Realisierung von bisher ergebnisneutral im Eigenkapital erfassten Währungsumrechnungseffekten, welche aus den übrigen Rücklagen aus At Equity bewerteten Anteilen in das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen umgliedert wurden.

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.

IFRS 5 – ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen des laufenden Geschäftsjahres

Die seit September 2022 bei der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG) bestehende Absicht zur Veräußerung zweier russischer Vertriebsgesellschaften des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, OOO Porsche Russland, Moskau/Russland und OOO Porsche Center Moscow, Moskau/Russland sowie einer russischen Gesellschaft, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet ist, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau/Russland, besteht weiterhin. Der Abschluss des Veräußerungsvorhabens wird voraussichtlich aufgrund der geänderten äußeren Rahmenbedingungen innerhalb des Geschäftsjahres 2024 erwartet. Im Geschäftsjahr 2022 wurde für die Veräußerungsgruppe ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 25 Mio. € erfasst und im Geschäftsjahr 2023 wurde ein weiterer geringfügiger Wertminderungsbedarf und gegenläufige Währungsumrechnungseffekte identifiziert. In den ersten neun Monaten 2024 ergaben sich keine weiteren Anpassungen.

Insgesamt wurden zum 30. September 2024 Vermögenswerte in Höhe von 6 Mio. € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 5 Mio. € gemäß IFRS 5 als Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden 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.

Im laufenden Geschäftsjahr abgewickelte/eingestellte Transaktionen

Gemäß den Vorgaben des IFRS 5 waren die vollkonsolidierten Tochtergesellschaften OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland, OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland seit dem Geschäftsjahr 2022 als zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe eingestuft. In diesem Zusammenhang wurden im Geschäftsjahr 2023 Wertminderungen in Höhe von 186 Mio. € erfasst.

Am 18. Januar 2024 wurden die Anteile an OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland an einen externen Investor verkauft. Aus der Entkonsolidierung

der beiden Gesellschaften ergab sich, insbesondere aufgrund der Reklassifizierung von Währungsumrechnungsdifferenzen in die Gewinn- und Verlustrechnung, ein Verlust in Höhe von 62 Mio. €, der im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen wird.

Daneben wurden im Geschäftsjahr 2024 für die OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland Wertminderungen in Höhe von 29 Mio. € erfasst. Zum 30. Juni 2024 wurde die Gesellschaft entkonsolidiert. Aus der Entkonsolidierung wurde ein Verlust in Höhe von 184 Mio. € im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen, der insbesondere die Reklassifizierung von Währungsumrechnungsdifferenzen in die Gewinn- und Verlustrechnung beinhaltet.

Mit dem Bescheid vom 3. Juli 2024 hat das Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz den Verkauf des Geschäftsbereichs MGT-Gasturbinen an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China untersagt. Das Bundeskabinett hat dem Untersagungsbescheid zugestimmt. Mit der Untersagung gibt MAN Energy Solutions SE, Augsburg die Entwicklung, die Fertigung und den Vertrieb von MGT-Gasturbinen auf. Das Servicegeschäft für die MGT-Gasturbine wird fortgeführt. Die Untersagung des geplanten Verkaufs und Aufgabe des Neubau-Geschäftes mit der MGT-Gasturbine führte zur Beendigung des Ausweises nach IFRS 5 sowie einer Abwertung der Aktivierten Entwicklungskosten und Vorratsbestände für die MGT-Gasturbine zum 30. Juni 2024. Daraus ergab sich ein Aufwand in Höhe von 86 Mio. €, der in den Kosten der Umsatzerlöse und dem Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen wird. Neben der Gasturbine MGT gibt es noch drei weitere Typen von Gasturbinen (THM, FT8 und S-Klasse), deren Geschäft davon nicht betroffen ist.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. - 3. QUARTAL 2024

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	130.180	23.835	-	-	154.015	-12.490	141.525
Originalteile	12.557	5.090	-	-	17.647	-142	17.505
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	10.511	1.675	-	17.654	29.840	-3.060	26.780
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	10.638	682	-	-	11.321	-72	11.249
Power Engineering	-	-	3.135	-	3.135	-1	3.134
Motorräder	665	-	-	-	665	-	665
Vermiet- und Leasinggeschäft	699	1.075	2	14.818	16.594	-954	15.639
Zinsen und ähnliche Erträge	209	0	-	10.917	11.127	-681	10.445
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-269	-11	-	-	-281	58	-223
Sonstige Umsatzerlöse	8.783	1.920	-	490	11.192	-635	10.558
	173.973	34.266	3.136	43.879	255.254	-17.975	237.279

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. - 3. QUARTAL 2023

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	140.075	22.520	-	-	162.595	-14.340	148.254
Originalteile	12.039	5.152	-	-	17.192	-143	17.049
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	9.459	1.886	-	17.231	28.575	-3.201	25.374
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	8.737	749	-	-	9.486	-50	9.436
Power Engineering	-	-	2.875	-	2.875	-1	2.875
Motorräder	735	-	-	-	735	-	735
Vermiet- und Leasinggeschäft	718	1.180	0	13.400	15.299	-958	14.341
Zinsen und ähnliche Erträge	206	0	-	8.966	9.172	-635	8.537
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-814	24	-	-	-790	70	-720
Sonstige Umsatzerlöse	7.638	1.838	-	445	9.921	-700	9.221
	178.793	33.349	2.876	40.042	255.059	-19.958	235.102

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

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 7.759 Mio. € (Vorjahr: 5.790 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 869 Mio. € (Vorjahr: 986 Mio. €), die im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis und in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen sind.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. - 3. QUARTAL		
	2024	2023	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	16.594	15.572	+ 6,6
davon: aktivierte Entwicklungskosten	7.496	7.873	- 4,8
Aktivierungsquote in %	45,2	50,6	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	4.885	3.970	+ 23,1
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	13.983	11.669	+ 19,8

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	
		2024	2023	2024	2023
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. €	1.576	4.347	8.917	12.868
Anteil von Minderheiten	Mio. €	210	314	852	1.098
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	155	143	475	421
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	1.212	3.889	7.590	11.348
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	713	2.289	4.460	6.673
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	498	1.600	3.129	4.675
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	2,42	7,76	15,12	22,61
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	2,42	7,76	15,18	22,67

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER 2024

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2024	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.09.2024
Immaterielle Vermögenswerte	89.109	7.977	-39	6.098	91.027
Sachanlagen	66.880	10.767	1.287	7.873	68.488
Vermietete Vermögenswerte	64.094	27.636	14.204	8.601	68.926

6. Vorräte

Mio. €	30.09.2024	31.12.2023
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.693	9.787
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	6.542	5.005
Fertige Erzeugnisse, Waren	35.235	30.994
Kurzfristiges Vermietvermögen	6.579	6.183
Geleistete Anzahlungen	2.001	1.649
Sicherungsgeschäfte Vorräte	-7	-16
	60.044	53.601

Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen (ohne Vermietvermögen) betragen 681 Mio. € (31. Dezember 2023: 621 Mio. €). Wesentliche Zuschreibungen waren nicht vorzunehmen.

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.09.2024	31.12.2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21.405	21.849
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	30.516	27.401
	51.921	49.250

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2024 mit 686 Mio. € (Vorjahr: 438 Mio. €) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

8. Eigenkapital

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

Im Mai 2024 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande (Emittentin) im Jahr 2018 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 6 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1.250 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Das Eigenkapital und die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns wurden entsprechend gekürzt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 27. Juni 2024 erfolgt.

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. €	30.09.2024	31.12.2023
Anleihen und Schuldverschreibungen	105.998	97.166
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17.085	15.288
Einlagengeschäft	3.859	3.238
Leasingverbindlichkeiten	5.559	5.381
Übrige Finanzschulden	1.280	1.250
	133.781	122.323

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2024	31.12.2023
Anleihen und Schuldverschreibungen	47.333	46.718
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	19.731	25.769
Einlagengeschäft	52.735	35.589
Leasingverbindlichkeiten	1.206	1.112
Übrige Finanzschulden	751	1.288
	121.756	110.476

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 2023 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

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 finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten 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 2024

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	FAIR VALUE	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 30.09.2024
	Buchwert	Buchwert		Buchwert	Buchwert	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	10.076	10.076
Sonstige Beteiligungen	1.218	-	-	-	3.702	4.920
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	46	53.460	56.185	-	44.845	98.352
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.220	6.815	6.852	2.834	-	12.869
Ertragsteuerforderungen	-	-	-	-	413	413
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	21.405	21.405	-	0	21.405
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	18	45.800	45.800	-	21.427	67.245
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.537	14.350	14.350	2.021	-	17.908
Ertragsteuerforderungen	-	0	0	-	2.335	2.335
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.871	733	733	-	-	27.604
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	51.392	51.392	-	-	51.392
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	6	6	-	-	6
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	-	128.222	128.338	-	5.559	133.781
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.326	2.132	2.107	2.645	-	6.102
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	-	120.551	120.551	-	1.206	121.756
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	32.402	32.402	-	-	32.402
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	850	12.491	12.491	1.723	-	15.064
Ertragsteuerverbindlichkeiten	-	29	29	-	841	870
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	0	0	-	5	5

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2023

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	FAIR VALUE	DERIVATIVE FINANZ-INSTRUMENTE IN SICHERUNGS-BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS-KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ-POSTEN ZUM 31.12.2023
	Buchwert	Buchwert		Buchwert	Buchwert	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	12.239	12.239
Sonstige Beteiligungen	1.150	-	-	-	3.281	4.431
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	89	53.066	53.389	-	41.318	94.474
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.007	5.847	5.923	2.903	-	11.757
Ertragsteuerforderungen	-	-	-	-	437	437
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	21.849	21.849	-	0	21.849
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	45.335	45.335	-	21.028	66.381
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.927	13.517	13.517	1.509	-	16.953
Ertragsteuerforderungen	-	8	8	-	1.641	1.649
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.450	322	322	-	-	26.772
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	43.449	43.449	-	-	43.449
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	76	76	-	114	190
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	-	116.941	116.782	-	5.381	122.323
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.641	2.287	2.269	3.040	-	6.968
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	-	109.363	109.363	-	1.112	110.476
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	30.901	30.901	-	-	30.901
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.294	11.356	11.356	1.372	-	14.022
Ertragsteuerverbindlichkeiten	-	18	18	-	537	556
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	15	15	-	16	31

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 66,3 Mrd. € (Vorjahr: 62,3 Mrd. €) und einen Fair Value von 66,8 Mrd. € (Vorjahr: 62,2 Mrd. €).

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

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	30.09.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	1.218	566	-	652
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	46	-	-	46
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.220	-	834	2.386
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	-	-	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	18	-	-	18
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.537	-	990	547
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.871	26.765	106	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.326	-	999	327
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	850	-	754	96

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	1.150	697	0	452
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	89	-	-	89
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.007	-	2.161	846
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	-	-	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	-	-	19
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.927	-	1.599	328
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.450	26.367	83	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.641	-	1.443	198
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.294	-	1.255	39

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	30.09.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.834	-	2.628	206
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.021	-	2.021	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.645	-	2.543	102
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.723	-	1.723	-

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.903	-	2.903	-
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.509	-	1.509	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	3.040	-	3.040	-
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.372	-	1.372	-

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 Waretermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Die Extrapolation erfolgt auf Basis von beobachtbaren Inputfaktoren für die unterschiedlichen Rohstoffe, welche über Preisserviceagenturen bezogen werden. Des Weiteren werden in der Stufe 3 Optionen auf Eigenkapitalinstrumente und Restwertsicherungsmodelle, Forderungen aus Kundenfinanzierung sowie Fahrzeugfinanzierungsprogramme gezeigt. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei insbesondere die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuelle Diskontzinssätze verwendet. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Value für die Restwertsicherungsmodelle sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle. Zur Bewertung der Fahrzeugfinanzierungsprogramme wird insbesondere der entsprechende Fahrzeugpreis berücksichtigt.

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

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2024	1.734	237
Währungsänderungen	-23	3
Änderung Konsolidierungskreis	7	-
Gesamtergebnis	-239	310
erfolgswirksam	-235	310
erfolgsneutral	-4	-
Zugänge (Zukäufe)	2.592	3
Realisierungen	-125	-28
Umgliederung in Stufe 2	-47	-27
Umgliederung Hedge Accounting	-250	-76
Stand am 30.09.2024	3.649	423
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-235	-310
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-194	-322
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-313	-329
Finanzergebnis	-42	12
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-70	-

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2023	3.181	102
Währungsänderungen	-5	2
Änderung Konsolidierungskreis	-6	-
Gesamtergebnis	-719	92
erfolgswirksam	-740	92
erfolgsneutral	21	-
Zugänge (Zukäufe)	115	-
Realisierungen	-301	-
Umgliederung in Stufe 2	-251	-32
Umgliederung Hedge Accounting	-	-
Stand am 30.09.2023	2.013	164
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-740	-92
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-737	-92
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-559	-72
Finanzergebnis	-3	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	8	-

ENTWICKLUNG DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehung	Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehung
Stand am 01.01.2024	-	-
Währungsänderungen	-	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Gesamtergebnis	20	48
erfolgswirksam	1	0
erfolgsneutral	19	47
Umgliederung nicht Hedge Accounting	250	76
Umgliederung in Stufe 2	-64	-21
Stand am 30.09.2024	206	102

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

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 30. September 2024 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um – Mio. € (Vorjahr: 214 Mio. €) und das Eigenkapital um 301 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

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

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. September 2024 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. September 2024 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2024 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 442 Mio. € (Vorjahr: 495 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2024 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 477 Mio. € (Vorjahr: 526 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. September 2024 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 10 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. September 2024 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 12 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2024 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 5 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2024 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 5 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. September 2024 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 26 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 22 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 26 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 22 Mio. € (Vorjahr: 5 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. €	30.09.2024	30.09.2023
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	51.392	45.662
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	6	42
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	51.397	45.704

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. - 3. QUARTAL	
	2024	2023
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.146	1.000
Dividendenzahlungen	-5.732	-11.677
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	-8
Aufnahmen von Anleihen	28.464	24.738
Tilgungen von Anleihen	-23.142	-18.878
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	18.278	17.418
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-924	-872
	15.798	11.723

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, Fahrzeugsoftware und -batterien, 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.

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 2024

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	159.214	33.370	3.135	41.170	236.889	390	237.279
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	14.759	896	1	2.709	18.365	-18.365	-
Umsatzerlöse	173.973	34.266	3.136	43.879	255.254	-17.975	237.279
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	8.722	3.108	253	2.213	14.297	-1.390	12.907

BERICHTSSEGMENTE 1. - 3. QUARTAL 2023

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	162.160	32.617	2.875	37.131	234.783	318	235.102
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	16.633	731	1	2.911	20.276	-20.276	-
Umsatzerlöse	178.793	33.349	2.876	40.042	255.059	-19.958	235.102
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	14.801	2.661	289	3.015	20.766	-4.525	16.241

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. - 3. QUARTAL	
	2024	2023
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	14.297	20.766
Nicht zugeordnete Bereiche	26	94
Konzernfinanzierung	-24	-12
Konsolidierung/Holdingfunktion	-1.392	-4.608
Operatives Ergebnis	12.907	16.241
Finanzergebnis	-383	1.459
Konzernergebnis vor Steuern	12.523	17.700

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.

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. - 3. QUARTAL		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. - 3. QUARTAL	
	2024	2023	2024	2023
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	3	2	0	0
Aufsichtsräte	2	1	4	3
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	861	1.149	1.597	1.419
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	12.939	11.443	996	873
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	260	288	2.063	2.142
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	3	10	3	3

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.09.2024	31.12.2023	30.09.2024	31.12.2023
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	0	0	2	0
Aufsichtsräte	0	0	178	179
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	2.192	1.780	2.411	2.332
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	16.311	15.687	5.099	4.864
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	650	775	8.947	8.647
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	1	0	1

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 1.841 Mio. € (Vorjahr: 1.717 Mio. €) nicht enthalten. Weiterhin beinhalten die Tabellen ebenfalls nicht die an die Porsche SE gezahlten Dividenden in Höhe von 1.703 Mio. € (Vorjahr: 1.529 Mio. €) sowie die an das Land Niedersachsen gezahlte Dividende in Höhe von 531 Mio. € (Vorjahr: 1.638 Mio. €).

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 10.491 Mio. € (31. Dezember 2023: 12.068 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.440 Mio. € (31. Dezember 2023: 3.234 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 3.233 Mio. € (31. Dezember 2023: 1.266 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 194 Mio. € (31. Dezember 2023: 199 Mio. €).

In den ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen sind zweifelhafte Forderungen enthalten, welche in Höhe von 28 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €) wertberichtigt wurden. In den ersten drei Quartalen 2024 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 13 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) an.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 71 Mio. € (31. Dezember 2023: 150 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat von Januar bis September 2024 Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 915 Mio. € (Vorjahr: 742 Mio. €) getätigt.

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

Neben den Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen bestehen langfristige Abnahmeverpflichtungen aus Batteriebeschaffungsverträgen mit Unternehmen der Northvolt Gruppe.

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

15. Rechtsstreitigkeiten

DIESELTHEMATIK

1. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In der zweiten verbraucherrechtlichen Sammelklage in Brasilien, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge betrifft, wies der Superior Court of Justice im April 2024 die von der Klägerin eingelegte Revision gegen das Berufungsurteil aus Juni 2023 zurück. Daraufhin legte die Klägerin Ende April 2024 eine einstweilige Beschwerde („interlocutory appeal“) gegen diese Entscheidung beim Superior Court of Justice ein.

In Italien unterzeichneten die Parteien im Mai 2024 in der Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo zur vollständigen Streitbeilegung einen Vergleich für rund 60 Tsd. Kunden, die zwischen 2009 und 2015 ein von der Dieselmaterie betroffenes Fahrzeug der Marken Volkswagen, Audi, Škoda oder SEAT mit dem Motortyp EA 189 gekauft und sich wirksam zur Sammelklage angemeldet hatten. Beide Seiten verzichteten auf die Einlegung eines Rechtsmittels gegen die im Vorjahr gefällte zweitinstanzliche Entscheidung des Berufungsgerichts Venedig. Das Verfahren ist damit beendet. Für den Vergleich und dessen Abwicklung wurden Rückstellungen in Höhe von rund 50 Mio. € gebildet.

In den Niederlanden hat das Berufungsgericht Amsterdam in der Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) im August 2024 in Abänderung des Zwischenurteils aus März 2022 entschieden, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf Fahrzeuge mit Emissionsklasse Euro-6 anwendbar sei. Für Fahrzeuge mit niedrigeren Emissionsklassen (z.B. Euro-5) sei das neue Sammelklageregime dagegen nicht anwendbar. Die Entscheidung ist nicht rechtskräftig.

2. Verfahren in den USA/Kanada

Im März 2024 erklärte die Volkswagen Group of America Finance, LLC (VWGoAF) gegenüber der US-Börsenaufsicht (SEC – United States Securities and Exchange Commission), ohne dabei die Behauptungen der SEC aus der im September 2020 eingereichten geänderten Klage zuzugeben oder zu bestreiten, ihre Zustimmung zu einem abschließenden gerichtlichen Urteil, das unter anderem eine Zahlung in Höhe von rund 49 Mio. USD vorsieht. Nachfolgend reichten die SEC und die VWGoAF beim US District Court des Northern District von Kalifornien einen Antrag auf Erlass eines abschließenden Urteils hinsichtlich der VWGoAF ein, das die von der SEC geltend gemachten Ansprüche gegen die VWGoAF vollständig erledigt. Im April 2024 gab das Gericht diesem Antrag statt und erließ ein abschließendes Urteil in Bezug auf die VWGoAF. Alle gegen die Volkswagen AG und einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG geltend gemachten Ansprüche wies das Gericht rechtskräftig ab. Dementsprechend sind die von der SEC gegen alle Beklagten in diesem Verfahren geltend gemachten Ansprüche vollständig erledigt.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Die gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik weltweit (exklusive USA/Kanada) geltend gemachten Ansprüche in Form von Anlegerklagen, gerichtlichen Mahn- und Güteanträgen sowie Antragsanmeldungen nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG) reduzierten sich im Berichtszeitraum infolge einer Klageabweisung und einer Klagerücknahme auf circa 8,7 Mrd. €. Damit wurden seit Beginn der Verfahren Anlegerklagen in Höhe von über 1 Mrd. € zurückgenommen oder rechtskräftig abgewiesen.

WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

In Brasilien legte der brasilianische Händlerverband Associação Brasileira Dos Distribuidores Volkswagen (Assobrav) Rechtsmittel gegen das erstinstanzliche Urteil aus Januar 2024 ein, mit dem die Klage in vollem Umfang abgewiesen worden war. Assobrav und einzelne Händler in Brasilien hatten im Dezember 2023 Volkswagen do Brasil im Zusammenhang mit einer vom Staat Brasilien an Volkswagen do Brasil erfolgten Rückzahlung wegen der verfassungsrechtlich für unzulässig erachteten Doppelbesteuerung von Fahrzeugen verklagt. Die Kläger verlangen von Volkswagen do Brasil, mindestens teilweise an der Rückzahlung beteiligt zu werden.

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkte sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden wurden den Herstellern nicht vorgeworfen. Im Juli 2024 eröffnete die brasilianische Wettbewerbsbehörde Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE) ein Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Porsche AG wegen des Vorwurfs eines unzulässigen Informationsaustauschs auf der Grundlage des EU-Sachverhalts.

Im Berichtszeitraum durchsuchte die koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC die VW Group Korea. Dies geschah im Zusammenhang mit dem bereits von der Europäischen Kommission und der englischen Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) seit 2022 untersuchten 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 zur Eröffnung der Verfahren insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Auch die chinesische Wettbewerbsbehörde stellte der Volkswagen AG im Juni 2024 in dieser Angelegenheit ein Auskunftsersuchen zu.

Die brasilianische Wettbewerbsbehörde CADE leitete im Oktober 2024 ein Verfahren gegen zahlreiche Unternehmen wegen des Vorwurfs eines kartellrechtlich unzulässigen Austauschs von Informationen im Personalbereich (Human Resources) ein. Im Volkswagen Konzern ist Volkswagen do Brasil betroffen.

In dem von Greenpeace begleiteten Verfahren in Braunschweig wies das Oberlandesgericht Braunschweig im Juni 2024 die Berufung der Kläger zurück und bestätigte die im Februar 2023 erfolgte Abweisung der Klage durch das Landgericht Braunschweig. Die Kläger hatten in der Klage beantragt, die Volkswagen AG dazu zu verpflichten, unter anderem stufenweise die Produktion und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren und bis 2029 komplett einzustellen sowie Treibhausgasemissionen aus Entwicklung, Produktion und Vertrieb (einschließlich der Nutzung der Fahrzeuge durch Dritte) zu reduzieren. Zusätzlich sollte

Volkswagen so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures ausüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden. Die Entscheidung des Berufungsgerichts aus Juni 2024 ist rechtskräftig und das Klageverfahren in Braunschweig damit beendet.

In Russland verurteilte das Gericht der ersten Instanz im verbliebenen Klageverfahren über angebliche Forderungen in Höhe von rund 28,5 Mrd. RUB die Volkswagen AG im Juli 2024 zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von rund 16,9 Mrd. RUB. Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Die Volkswagen AG legte Berufung ein und wird sich weiter umfassend verteidigen.

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 weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Im Berichtszeitraum hat sich die Risikosituation insbesondere aufgrund des makroökonomischen Umfelds insgesamt verschärft. Darüber hinaus ergaben sich gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2024 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2023 keine wesentlichen Änderungen.

16. Eventualverbindlichkeiten

Gegenüber den im Konzernabschluss 2023 beschriebenen Eventualverbindlichkeiten ergeben sich zum 30. September 2024 keine wesentlichen Veränderungen.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2023 um 4,6 Mrd. € erhöht und belaufen sich zum 30. September 2024 auf 42,8 Mrd. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der Verpflichtungen aus unwiderruflichen Kreditzusagen im Konzernbereich Finanzdienstleistungen und des Bestellobligos für Sachanlagen und Dienstleistungen.

18. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem 30. September 2024 hat es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gegeben.

Wolfsburg, 29. Oktober 2024

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 2024 bis 30. September 2024, 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, 29. Oktober 2024

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Hybridanleihe

Die von Volkswagen begebenen Hybridanleihen werden vollständig dem Eigenkapital zugerechnet. 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.

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.

Investitionsquote

Die Investitionsquote im Konzernbereich Automobile ergibt sich aus der Addition der Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) mit der Sachinvestitionsquote: Die 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. 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.

Netto-Cashflow

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

Nettoliquidität

Die Nettoliquidität 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 Nettoliquidität 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 Unternehmertätigkeit und zeigt den wirtschaftlichen Erfolg des Kerngeschäfts.

Operative Umsatzrendite

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

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

Investor Relations

Volkswagen AG
Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg
Deutschland
E-Mail: ir@volkswagen.de
Internet: www.volkswagen-group.com

Finanzkalender

→ 11. März 2025

Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG

→ 16. Mai 2025

Hauptversammlung der Volkswagen AG

