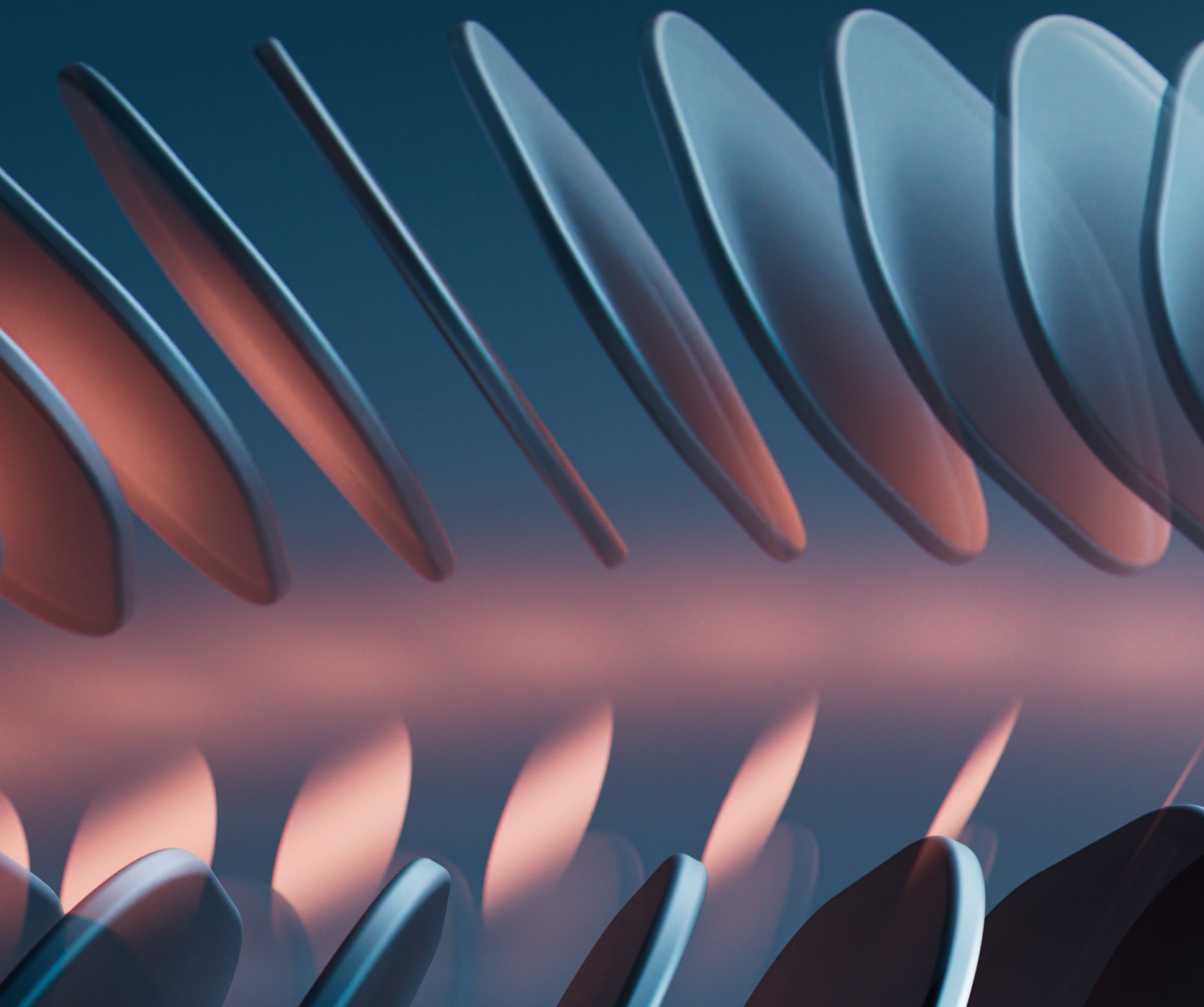


VOLKSWAGEN GROUP

ZWISCHENBERICHT

JANUAR - SEPTEMBER 2026



1 Aktuelles

- 1 Wesentliche Zahlen
- 2 Wesentliche Fakten

3 Zwischenlagebericht

- 3 Geschäftsverlauf
- 15 Volkswagen Aktie
- 17 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 31 Ausblick

33 Markengruppen und Geschäftsfelder

37 Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

- 37 Gewinn- und Verlustrechnung
- 38 Gesamtergebnisrechnung
- 41 Bilanz
- 42 Eigenkapitalentwicklung
- 43 Kapitalflussrechnung
- 44 Anhang
- 68 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

Der Konzernabschluss der Volkswagen AG wurde gemäß den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards erstellt. Ebenso wurden Anforderungen des deutschen Handelsgesetzbuches und des deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigt. Sofern nicht anders spezifiziert, bildet dies die Basis für die Erläuterungen von Finanzzahlen in diesem Bericht.

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.

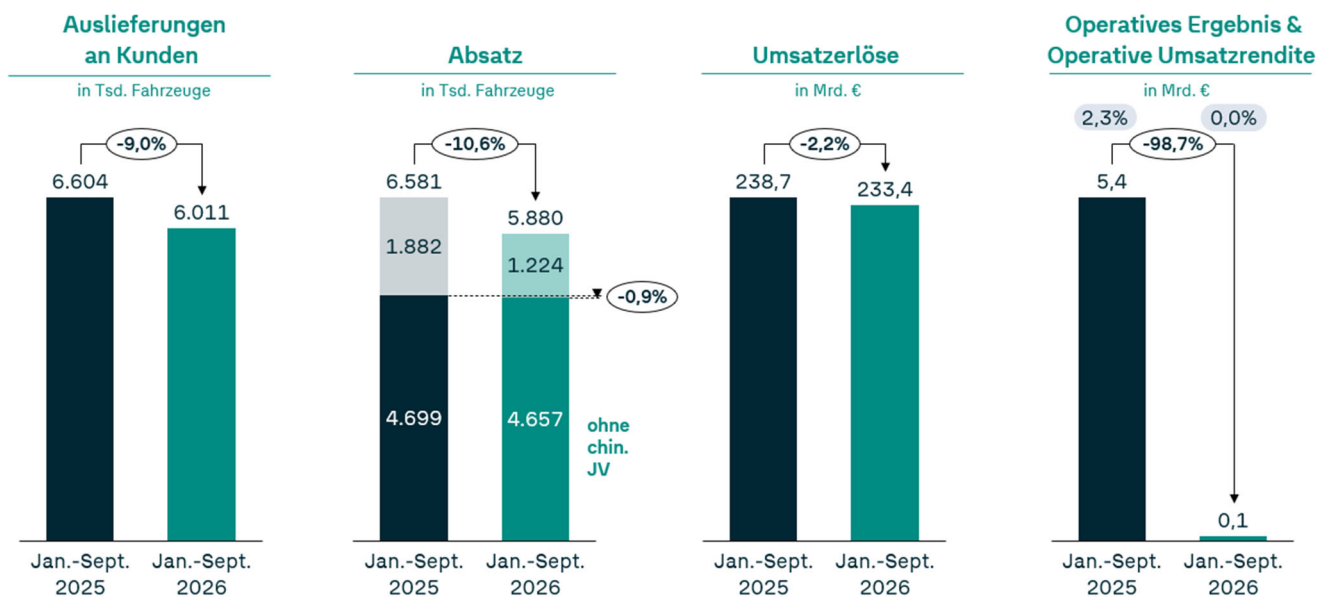
Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die 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, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe 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 2025 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. Wir übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Bericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

Der Volkswagen Konzern bekennt sich zu Vielfalt und Chancengleichheit, sodass in diesem Bericht geschlechterneutrale Formulierungen verwendet werden. Ausnahmen, zum Beispiel bei Komposita, verzichten im Interesse der besseren Lesbarkeit auf die verschiedenen Anspracheformen, sei es divers oder weiblich. Alle Formulierungen sprechen ausdrücklich alle Geschlechter und Geschlechteridentitäten gleichermaßen an.

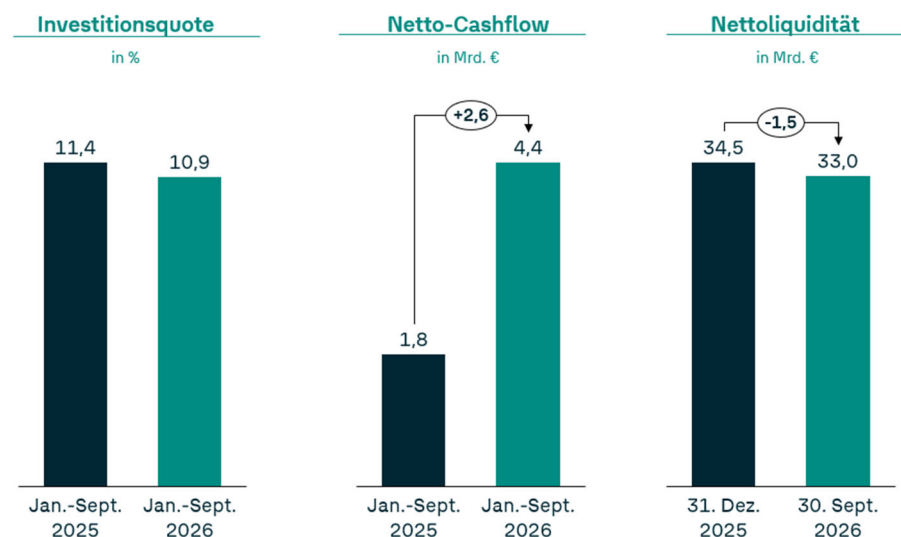
Dieses Dokument liegt ebenfalls in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor. Beide Sprachfassungen sind ressourcenschonend ausschließlich im Internet abrufbar unter: www.volkswagen-group.com in der Rubrik Investoren.

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN¹



KONZERNBEREICH AUTOMOBILE



¹ Die Mengendaten umfassen auch die nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (chin. JV); die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

Wesentliche Fakten

- > Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Joint Ventures in den ersten neun Monaten 2026 mit 6,0 Mio. Fahrzeugen um 9,0% unter dem Wert des Vorjahres; rückläufige Entwicklung in Nordamerika und Asien-Pazifik, Zuwächse in Europa und Südamerika
- > Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge an Kunden mit 679 (718) Tsd. Einheiten (- 5,4%) unter Vorjahr; Anteil an den Auslieferungen des Konzerns bei 11,3 (10,9)%
- > Umsatzerlöse des Konzerns mit 233,4 (238,7) Mrd. € leicht unter Vorjahr
- > Operatives Ergebnis mit 0,1 (5,4) Mrd. € unter Vorjahr; negative Einflüsse insbesondere aus nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen auf den Goodwill von Porsche von 6,4 Mrd. € sowie auf Vermögenswerte in China von 1,0 Mrd. €
- > Ergebnis vor Steuern geht auf 0,5 (6,1) Mrd. € zurück; Ergebnis nach Steuern sinkt um 6,1 Mrd. € auf - 2,7 Mrd. €; die Wertberichtigung des Goodwills ist nicht steuerwirksam
- > Netto-Cashflow des Automobilbereichs beträgt 4,4 (1,8) Mrd. €; Investitionsquote im Konzernbereich Automobile liegt bei 10,9 (11,4)%
- > Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile mit 33,0 Mrd. € auf solidem Niveau

Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

In den ersten neun Monaten des Jahres 2026 setzte die Weltwirtschaft insgesamt ihren Wachstumskurs fort, allerdings mit einer geringeren Dynamik als im Vorjahreszeitraum. Das Wachstum fiel sowohl bei der Gruppe der fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern im Durchschnitt niedriger aus. Geopolitische und geoökonomische Unsicherheiten, insbesondere im Zusammenhang mit der Verschärfung des Konflikts Ende Februar im Nahen Osten, dämpften die Stimmung unter den Marktteilnehmern. Die Energiepreise, insbesondere für Rohöl, stiegen zunächst an, gaben angesichts vorübergehender Hoffnung auf eine Entspannung des Konflikts zwischenzeitlich nach und erhöhten sich nach erneuter Zuspitzung der Lage wieder. Der damit verbundene Inflationsdruck veranlasste viele Zentralbanken, ihre Leitzinsen anzuheben.

Die Wirtschaft in Westeuropa entwickelte sich in den ersten neun Monaten dieses Jahres insgesamt positiv, ihr Wachstum lag jedoch unterhalb des Vorjahresniveaus. Die Europäische Zentralbank erhöhte den Leitzinssatz im Berichtszeitraum aufgrund wieder steigender Konsumentenpreise zwei Mal.

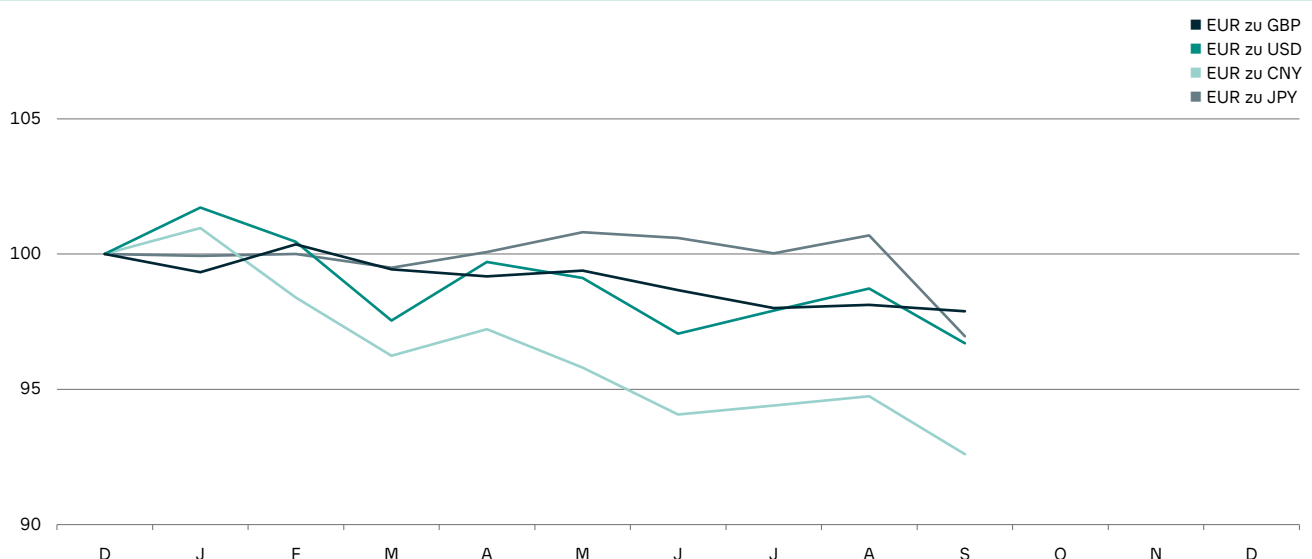
Deutschland verzeichnete in den ersten drei Quartalen dieses Jahres ein positives Wirtschaftswachstum, welches im Durchschnitt über dem Niveau der Vergleichsperiode des Vorjahres lag. Die saisonbereinigte Arbeitslosenquote erhöhte sich. Die Inflationsrate stieg im Berichtszeitraum vor allem infolge der Energiepreisentwicklung und erreichte einen etwas höheren Wert als im Vergleichszeitraum 2025.

Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wuchsen in den ersten neun Monaten des Jahres 2026 insgesamt mit einer etwas geringeren Dynamik.

Das Bruttoinlandsprodukt der USA erhöhte sich von Januar bis September 2026 mit einer gegenüber dem Vorjahreszeitraum ähnlich dynamischen Wachstumsrate. Aufgrund der wieder angestiegenen Inflationsraten erhöhte die US-Notenbank im September erstmalig im Berichtszeitraum das Leitzinsniveau.

DEISENKRURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2025 BIS SEPTEMBER 2026

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2025 = 100



In Brasilien wuchs die Wirtschaftsleistung mit einer niedrigeren Dynamik als in den ersten drei Quartalen des Vorjahres.

Das Wachstum der chinesischen Wirtschaftsleistung lag über dem weltweiten Durchschnitt, aber unterhalb des Vergleichswerts im Vorjahreszeitraum.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2026 bewegte sich das weltweite Pkw-Marktvolumen leicht unter dem Niveau des Vorjahres, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Regionen. Während das Marktvolumen in Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Südamerika und Afrika anstieg, waren Nordamerika, Asien-Pazifik – getrieben durch die Entwicklung in China – und Nahost rückläufig. Die rückläufige Nachfrage auf dem chinesischen Markt führte zu einem Anstieg der Exporte aus China und einer höheren Wettbewerbsintensität in anderen Regionen. Der Markt für vollelektrische Fahrzeuge (BEVs) nahm im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu, der Anteil am zugrunde gelegten Gesamtmarktvolumen belief sich auf 17,5 (15,6) %.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen bewegte sich von Januar bis September 2026 in der Größenordnung des Vorjahres.

In Westeuropa übertraf die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in den ersten neun Monaten 2026 spürbar den Wert des Vorjahres. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte dieser Region fiel dabei unterschiedlich aus: Während Großbritannien deutlich sowie Italien und Spanien spürbar wuchsen, stieg das Marktvolumen in Frankreich leicht über das Niveau des Vorjahres.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Westeuropa lag im Berichtszeitraum auf dem Niveau des Vergleichswerts von 2025.

Von Januar bis September 2026 übertraf die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland spürbar das Niveau des Vorjahres, wobei die Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen sehr stark zunahm. Die Nachfrage nach Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben entwickelte sich hingegen rückläufig.

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag von Januar bis September 2026 leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum leicht über dem Niveau des Vorjahres. Dabei bewegte sich die Zahl der Verkäufe in Polen spürbar und in Tschechien leicht über dem Wert des Vorjahres.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa erreichte von Januar bis September 2026 das Niveau des Vorjahres.

In der Region Nordamerika lagen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) in der Größenordnung des Vorjahres. Das Marktvolumen in den USA bewegte sich in den ersten neun Monaten 2026 vor dem Hintergrund der ab April 2025 angehobenen Importzölle und infolge des Auslaufens der staatlichen Förderung von Elektrofahrzeugen zum 30. September 2025 in der Größenordnung des Vorjahreszeitraums, während die Nachfrage nach batterieelektrischen Fahrzeugen sehr stark nachgab. Kanada erreichte ebenfalls die Größenordnung des Vorjahres, während Mexiko leicht über dem Vorjahr lag.

In der Region Südamerika übertraf das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen von Januar bis September 2026 deutlich den Wert des Vergleichszeitraums. Dabei erhöhte sich in Brasilien die Zahl der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr deutlich, während das Marktvolumen in Argentinien deutlich zurückging.

In der Region Asien-Pazifik bewegte sich das Pkw-Marktvolumen von Januar bis September 2026 spürbar unter dem Niveau des Vorjahres. Auf dem chinesischen Pkw-Markt sank die Zahl der Neuzulassungen stark im Vergleich zum Vorjahr, vor allem aufgrund des anhaltend schwachen Konsumklimas, des erwarteten Auslaufs staatlicher Fördermaßnahmen für den Automobilmarkt sowie gestiegener Kraftstoffpreise. Der indische Markt lag stark über dem Vorjahreswert. In Japan lag das Marktvolumen in der Größenordnung des Vorjahres.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik bewegte sich im Berichtszeitraum in der Größenordnung des Vorjahres. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, unterschritt das Zulassungsvolumen spürbar das Niveau des Vorjahres.

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

	MARKTVOLUMEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2026	2025	(%)
Pkw-Märkte			
Westeuropa	9.470.545	8.908.291	+ 6,3
davon: Deutschland	2.222.171	2.110.348	+ 5,3
Frankreich	1.234.988	1.186.787	+ 4,1
Großbritannien	1.739.268	1.578.172	+ 10,2
Italien	1.277.157	1.174.887	+ 8,7
Spanien	958.965	899.618	+ 6,6
Zentral- und Osteuropa	1.752.498	1.683.474	+ 4,1
davon: Tschechische Republik	186.770	182.437	+ 2,4
Polen	471.933	429.203	+ 10,0
Übrige Märkte	2.872.920	3.606.658	- 20,3
davon: Türkei	627.977	742.687	- 15,4
Südafrika	350.921	308.771	+ 13,7
Nordamerika	14.629.886	14.842.462	- 1,4
davon: USA	12.037.363	12.288.945	- 2,0
Kanada	1.448.535	1.464.367	- 1,1
Mexiko	1.143.988	1.089.150	+ 5,0
Südamerika	3.625.393	3.149.516	+ 15,1
davon: Brasilien	2.158.669	1.809.178	+ 19,3
Argentinien	405.803	474.236	- 14,4
Asien-Pazifik	25.319.794	27.974.591	- 9,5
davon: China	13.610.229	17.348.104	- 21,5
Indien	3.881.281	3.178.561	+ 22,1
Japan	2.967.667	2.918.733	+ 1,7
Welt	57.671.036	60.164.992	- 4,1
davon: vollelektrische Fahrzeuge (BEVs) ¹	10.115.364	9.367.808	+ 8,0
Märkte für leichte Nutzfahrzeuge			
Westeuropa	1.212.539	1.217.184	- 0,4
davon: Deutschland	193.169	203.326	- 5,0
Zentral- und Osteuropa	200.938	202.189	- 0,6
Asien-Pazifik	3.682.536	3.735.342	- 1,4
davon: China	1.794.047	1.919.592	- 6,5
Welt	5.691.205	5.781.421	- 1,6

1 Wesentliche Märkte, für einzelne (kleinere) Märkte liegen noch keine Daten vor.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag im Berichtszeitraum auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten auf dem Niveau des Vorjahres. Weltweit bewegten sich die Lkw-Märkte leicht über dem Vorjahresniveau.

Die Lkw-Neuzulassungen in den 27 EU-Staaten zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27 + 3) übertrafen in den ersten neun Monaten 2026 das Niveau des Vorjahres spürbar. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, lagen die Neuzulassungen auf dem Niveau des Vorjahres. In Großbritannien und in Frankreich war die Nachfrage leicht niedriger als im Vorjahreszeitraum. 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 leicht unter dem Vorjahreswert. In Südamerika bewegte sich der Lkw-Markt in der Größenordnung des Vorjahres. Die Nachfrage in Brasilien, dem größten Markt in dieser Region, lag leicht unter dem Wert des Vorjahres.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag in den ersten neun Monaten 2026 auf dem Niveau des Vorjahres. In den Märkten der EU27 + 3 übertraf die Nachfrage nach Bussen in der Berichtsperiode das Vorjahresniveau deutlich, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. In Nordamerika lag die Nachfrage nach Bussen spürbar unter dem Niveau des Vorjahres. Das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada lag leicht unter dem Vorjahr. In Mexiko ging die Nachfrage nach Bussen stark gegenüber dem Vorjahreswert zurück. In Südamerika sank die Nachfrage spürbar unter den Vorjahreswert, Brasilien verzeichnete einen leichten Marktrückgang.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

In den ersten neun Monaten des Jahres 2026 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt. Trotz eines steigenden Zinsniveaus blieb die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten robust.

Der europäische Pkw-Markt übertraf im Berichtszeitraum den Vergleichswert des Vorjahres. Der Absatz von Finanzdienstleistungsprodukten lag leicht über dem Vorjahreswert, vor allem im Neuwagengeschäft. Ebenso konnte eine positive Entwicklung beim Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum verzeichnet werden.

In Deutschland zeigte sich der Markt für automobiler Finanzdienstleistungen im Zeitraum Januar bis September 2026 insgesamt robust. Die Nachfrage nach Finanzierungs-, Leasing- und Serviceprodukten wurde durch Neuzulassungen über Vorjahresniveau gestützt und entwickelte sich positiv. Die Elektromobilität war ein wesentlicher Wachstumstreiber. Hohe Marktanteile batterieelektrischer Fahrzeuge führten zu einem zusätzlichen Bedarf an Leasing-, Finanzierungs- und Versicherungsprodukten. Gleichzeitig blieb der Gebrauchtwagenmarkt stabil.

In der Türkei wirkten sich der anhaltende Konflikt in Nahost und die weiterhin hohe Inflation zunehmend negativ auf die Kaufkraft aus. Darüber hinaus drängten neue, weniger regulierte Wettbewerber in das traditionelle Kundenfinanzierungsgeschäft, mit entsprechend negativem Einfluss auf das Finanzierungsgeschäft. Das Versicherungsgeschäft blieb stabil.

In Südafrika entwickelte sich der Fahrzeugmarkt in den ersten neun Monaten 2026 positiv. Auch die Nachfrage nach Fahrzeugfinanzierungen blieb trotz hoher Finanzierungskosten robust, sowohl bei Neu- als auch bei Gebrauchtfahrzeugen. Gleichzeitig nahm der Wettbewerb durch traditionelle Finanzinstitute sowie durch preisaggressive Marktteilnehmer weiter zu.

In Nordamerika waren die ersten neun Monate dieses Jahres durch einen anhaltenden makroökonomischen Druck und Unsicherheiten geprägt. In den USA verbesserte sich der Zugang zu Fahrzeugkrediten zunächst, die Zinserhöhung der US-Notenbank im September setzte die Finanzierungskosten jedoch wieder unter Druck. Die Volumina bei Leasing- und Finanzierungsverträgen sowie bei Versicherungs- und After-Sales-Verträgen erreichten annähernd das Niveau des Vorjahres. In Kanada lag die Nachfrage nach Leasing- und Finanzierungsverträgen in der Größenordnung des Vorjahreszeitraums. Bei steigendem Wettbewerbsdruck, insbesondere initiiert durch neue Marktteilnehmer, erreichten die Fahrzeugfinanzierungen in Mexiko den höchsten Stand seit neun Jahren.

In der Region Südamerika entwickelte sich die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen im Berichtszeitraum positiv. In Brasilien blieb sie trotz des hohen Zinsniveaus robust, gestützt durch eine positive Entwicklung des Fahrzeugmarktes sowie intensive Finanzierungs- und Produktangebote. Gleichzeitig nahm der Wettbewerbsdruck zu, insbesondere durch den zunehmenden Eintritt neuer Marktteilnehmer. In Argentinien stiegen die Abschlüsse von Finanzdienstleistungsverträgen in einem sich stabilisierenden makroökonomischen Umfeld, blieben jedoch von politischen und wirtschaftlichen Unsicherheiten geprägt.

Die weiterhin rückläufigen Fahrzeugverkäufe in China wirkten sich, trotz eines nach wie vor soliden Anteils an Finanzierungsverträgen, negativ auf die Entwicklung des Kreditvolumens aus. Neue regulatorische Anforderungen für das Finanzdienstleistungsgeschäft übten zusätzlichen Druck aus. Insgesamt blieb der Wettbewerb durch lokale Finanzinstitute intensiv. Die Entwicklung des japanischen Finanzdienstleistungssektors war im Berichtszeitraum insgesamt stabil, allerdings geprägt von einem Umfeld aus hohen Zinsen, anhaltender Inflation, Digitalisierung und zunehmendem Wettbewerbsdruck.

In den ersten neun Monaten 2026 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft im Segment Nutzfahrzeuge leicht über dem Vorjahresniveau, im Wesentlichen getrieben durch Volumenwachstum.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Von Januar bis September 2026 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 6.011.007 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 9,0 % oder 593.256 Einheiten weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Dabei verzeichnete das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge einen spürbaren Rückgang der Verkaufszahlen, während sie im Segment Nutzfahrzeuge leicht über dem Wert des Vorjahres lagen.

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

	2026	2025	%
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	5.780.591	6.379.674	-9,4
Nutzfahrzeuge	230.416	224.589	+2,6
Gesamt	6.011.007	6.604.263	-9,0
davon: vollelektrische Fahrzeuge (BEVs)	678.702	717.707	-5,4
Fahrzeuge mit Hybridantrieb (PHEV/EREV)	367.538	299.435	+22,7

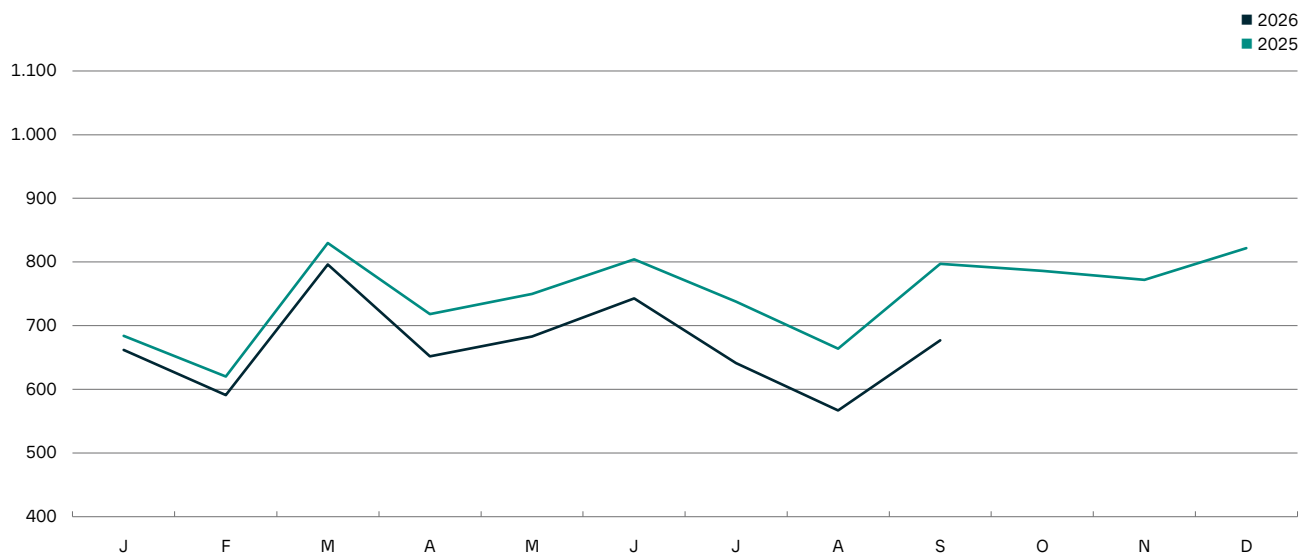
¹ Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

Weltweit übergaben wir im Berichtszeitraum auf einem spürbar wachsenden BEV-Gesamtmarkt 678.702 voll-elektrische Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) an Kunden. Das waren 39.005 Einheiten beziehungsweise 5,4 % weniger als im Vorjahr. Der deutliche Anstieg unserer Auslieferungen in Europa konnte dabei die Rückgänge insbesondere in den Regionen Nordamerika und Asien-Pazifik nicht kompensieren. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns belief sich auf 11,3 (10,9) %. Die Zahl der Auslieferungen unserer Fahrzeuge mit Hybridantrieb (PHEV/EREV) nahm auf 367.538 Einheiten (+22,7 %) zu. Insgesamt erhöhte sich die Zahl der Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge gegenüber dem Vorjahr um 2,9 %, so dass ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns auf 17,4 (15,4) % wuchs. Zu den volumenstärksten vollelektrischen Fahrzeugen der Konzernmarken gehörten ID.4 und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Elroq und Škoda Enyaq, CUPRA Born und CUPRA Tavascan, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q4 e-tron und Q6 e-tron der Marke Audi sowie Porsche Macan.

Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sowie auf die Auslieferungen des Segments Nutzfahrzeuge getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE WELTWEIT

Der Volkswagen Konzern ist mit seinen Pkw-Marken auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten, dazu gehören Europa und übrige Märkte, Nord- und Südamerika sowie Asien-Pazifik.

Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern lag von Januar bis September 2026 in einem herausfordernden Marktumfeld – insbesondere aufgrund des stark rückläufigen Pkw-Gesamtmarkts in China – bei 5.780.591 Einheiten. Das waren 9,4% beziehungsweise 599.083 Fahrzeuge weniger als im Vorjahreszeitraum. Während Škoda und Volkswagen Nutzfahrzeuge mehr Fahrzeuge an Kunden auslieferten, erreichten Volkswagen Pkw, SEAT/CUPRA, Audi, Lamborghini, Bentley und Porsche ihre jeweiligen Vorjahreszahlen nicht. In der regionalen Betrachtung verzeichneten wir in Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Südamerika und Afrika eine steigende Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern, die die Rückgänge insbesondere in Nordamerika und Asien-Pazifik nicht kompensieren konnte. Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem leicht rückläufigen Weltgesamtmarkt auf 9,5 (10,2)%, bei den BEVs betrug er in den zugrunde gelegten Märkten 6,2 (7,2)%.

Die Tabelle am Ende dieses Abschnitts gibt einen Überblick über die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen an Kunden des Volkswagen Konzerns in den Regionen und den wichtigsten Einzelmärkten. Nachfolgend erläutern wir, wie sich die Verkaufszahlen von Konzernmodellen in diesen Märkten und Regionen entwickelt haben.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In den 27 EU-Staaten zuzüglich Großbritannien, Norwegen, Island und der Schweiz (EU 27+4) stiegen die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen an Kunden des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten 2026 um 1,6% auf 2.819.712 Einheiten an.

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 2.444.470 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Das waren 1,0% mehr als im Vorjahr. Der Gesamtmarkt stieg währenddessen spürbar an. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im Berichtszeitraum mit 567.065 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) mehr als 80% der weltweiten Verkäufe vollelektrischer Modelle an Kunden aus. Im Vorjahresvergleich stieg die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Modelle um 11,7%. Ihr Anteil an den Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich in dieser Region auf 22,4 (20,3)%. Positiv entwickelten sich in Westeuropa auch die Auftragseingänge für vollelektrische

Modelle aus dem Volkswagen Konzern; sie nahmen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 38,6% zu. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen erreichten die Modelle T-Roc, Tiguan und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw. Eine positive Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem die Modelle Tayron der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Elroq und Škoda Enyaq, SEAT Ibiza, Transporter von Volkswagen Nutzfahrzeuge sowie Audi Q3. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle ID. Polo und ID.3 Neo der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Epiq, Born und Raval der Marke CUPRA, Audi Q4 e-tron sowie der Porsche Cayenne Electric neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa belief sich auf 23,5 (24,8)%, bei den BEVs ging er auf 21,1 (27,0)% zurück.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge von Januar bis September 2026 um 5,4% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete einen leichten Anstieg. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen wiesen die Modelle Octavia Combi, Kodiaq und Kamiq der Marke Škoda auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 21,7 (21,4)%, bei den BEVs belief er sich in den zugrunde gelegten Märkten auf 21,6 (22,2)%.

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern auf einem deutlich rückläufigen Pkw-Gesamtmarkt in den ersten neun Monaten dieses Jahres 7,9% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war der Taigo der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem deutlich wachsenden südafrikanischen Markt stieg die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 4,5%. Der Polo Vivo der Marke Volkswagen Pkw war dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Deutschland

In Deutschland erhöhte sich die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge von Januar bis September 2026 um 1,0% auf 884.654 Einheiten. Der Gesamtmarkt stieg im gleichen Zeitraum spürbar an. Die Zahl der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge stieg im Vergleich zum Vorjahr um 23,4% auf 212.059 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge). Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich auf 23,3 (19,0)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Tiguan, T-Roc und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle Tayron der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Elroq und Škoda Enyaq sowie Audi A6 Avant e-tron und Audi A5 Avant eine erfreuliche Nachfrageentwicklung auf. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Multivan/Transporter, Audi A6 und Porsche 911. Der Golf war auch in den ersten neun Monaten des Jahres 2026 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika sank die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern von Januar bis September 2026 auf einem in der Größenordnung des Vorjahres liegenden Gesamtmarkt um 4,4% auf 629.581 Einheiten. Das Volumen der in dieser Region ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) sank im Vergleich zum Vorjahr um 75,3% auf 18.998 Einheiten. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns reduzierte sich in dieser Region auf 2,8 (10,9)%. Tiguan, Jetta, Atlas und Taos der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem der Audi Q3 und der Porsche Cayenne Electric neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns belief sich in dieser Region auf 4,3 (4,4)%, bei den BEVs sank er auf 2,2 (6,6)%.

Auf dem ebenfalls in der Größenordnung des Vorjahres liegenden US-amerikanischen Markt lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten neun Monaten dieses Jahres 8,2 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vergleichszeitraum 2025. Der Rückgang war insbesondere auf das herausfordernde Marktumfeld zurückzuführen, das vor allem durch die Zollsituation geprägt war. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in den USA sank im Wesentlichen infolge des Auslaufens der staatlichen Förderung von Elektrofahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr um

78,4% auf 14.862 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge). Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns ging auf 3,4 (14,4)% zurück. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen insgesamt verzeichneten die Modelle Tiguan, Atlas und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

In Kanada stieg die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge von Januar bis September 2026 gegenüber dem Vorjahr um 3,5%. Der Gesamtmarkt lag gleichzeitig in der Größenordnung des Vorjahres. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen registrierten die Modelle Tiguan, Taos und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

Auf einem leicht wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko lag die Zahl der an Kunden ausgelieferten Fahrzeuge im Berichtszeitraum um 2,5% über dem Wert des Vorjahres. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem die Modelle Tera der Marke Volkswagen Pkw und CUPRA Terramar.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem deutlich wachsenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge übertraf die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle in den ersten neun Monaten 2026 mit 451.887 Einheiten den Vorjahreswert um 5,1%. Polo, Tera und T-Cross der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika belief sich auf 12,5 (13,6)%. In der Region Südamerika befindet sich der Markt für vollelektrische Fahrzeuge noch auf geringem Niveau.

Der Volkswagen Konzern lieferte von Januar bis September 2026 auf einem deutlich wachsenden Markt in Brasilien 13,7% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Polo, T-Cross und Tera der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien sank die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum auf einem deutlich rückläufigen Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 29,8%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Amarok und Tera der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In den ersten neun Monaten 2026 verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik einen Rückgang der Auslieferungen an Kunden um 28,1% auf 1.582.247 Fahrzeuge. Das Pkw-Gesamtmarktvolumen sank im gleichen Zeitraum spürbar. Die Zahl der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) ging in dieser Region im Vergleich zum Vorjahr um 37,5% auf 66.731 Einheiten zurück. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns reduzierte sich hier auf 4,2 (4,8)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Tiguan Allspace, Passat und Tayron der Marke Volkswagen Pkw. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in der Region Asien-Pazifik ging zurück auf 6,2 (7,8)%, bei den BEVs sank er in den zugrunde gelegten Märkten auf 1,0 (1,7)%.

In China entwickelte sich der Pkw-Gesamtmarkt von Januar bis September 2026 im Vergleich zum Vorjahr stark rückläufig. Der Volkswagen Konzern lieferte dort mit 1.375.292 Einheiten 30,3% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als ein Jahr zuvor. Neben der Gesamtmarktentwicklung – insbesondere im Geschäft mit Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren – wirkte weiterhin vor allem die hohe Wettbewerbsintensität belastend. Die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Fahrzeuge in China war mit 48.938 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) im Vergleich zum Vorjahr um 42,5% niedriger. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns ging hier auf 3,5 (4,3)% zurück. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Tiguan Allspace, Passat und Magotan der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle Jetta VS8 und Audi A7 Limousine einen erfreulichen Anstieg der Nachfrage auf. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle Bora, ID. ERA 5S, ID.UNYX 07, ID.ERA 9X und ID.UNYX 08 der Marke Volkswagen Pkw, Q5L, A6L, A6L e-tron und E7X der Marke Audi sowie Porsche Panamera neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem stark wachsenden indischen Pkw-Markt lag die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern in den ersten neun Monaten 2026 auf dem Vorjahresniveau. Besonders gefragt unter den Konzernmodellen waren der Kylaq der Marke Škoda und der Virtus der Marke Volkswagen Pkw.

In Japan sank die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge im Berichtszeitraum um 10,7%, während sich der Gesamtmarkt in der Größenordnung des Vorjahres bewegte. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Cross und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw.

AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2026	2025	(%)
Europa/Übrige Märkte	3.116.876	3.089.579	+0,9
davon: EU27+4	2.819.712	2.774.937	+1,6
Westeuropa	2.444.470	2.420.075	+1,0
davon: Deutschland	884.654	875.604	+1,0
Frankreich	187.365	189.797	-1,3
Großbritannien	389.940	380.477	+2,5
Italien	209.202	198.891	+5,2
Spanien	219.460	205.392	+6,8
Zentral- und Osteuropa	406.335	385.340	+5,4
davon: Tschechische Republik	94.348	91.461	+3,2
Polen	131.109	120.446	+8,9
Übrige Märkte	266.071	284.164	-6,4
davon: Türkei	128.030	139.075	-7,9
Südafrika	49.606	47.484	+4,5
Nordamerika	629.581	658.725	-4,4
davon: USA	401.529	437.186	-8,2
Kanada	102.036	98.561	+3,5
Mexiko	126.016	122.978	+2,5
Südamerika	451.887	429.905	+5,1
davon: Brasilien	356.443	313.414	+13,7
Argentinien	56.448	80.391	-29,8
Asien-Pazifik	1.582.247	2.201.465	-28,1
davon: China	1.375.292	1.973.148	-30,3
Indien	80.478	80.595	-0,1
Japan	45.002	50.376	-10,7
Weltweit	5.780.591	6.379.674	-9,4
Volkswagen Pkw	3.014.044	3.492.621	-13,7
Škoda	812.415	765.700	+6,1
SEAT/CUPRA	433.379	439.495	-1,4
Volkswagen Nutzfahrzeuge	286.118	278.208	+2,8
Audi	1.042.150	1.175.765	-11,4
Lamborghini	7.983	8.140	-1,9
Bentley	5.970	7.236	-17,5
Porsche	178.532	212.509	-16,0

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

² 27 EU-Staaten zuzüglich Großbritannien, Norwegen, Island und Schweiz.

AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2026 übergab der Volkswagen Konzern weltweit mit 230.416 Einheiten, 2,6% mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Davon entfielen 182.784 auf Lkw (+ 3,7%) und 24.242 auf Busse (- 5,1%). Die Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE stiegen im Vergleich zum Vorjahr leicht an und beliefen sich auf 23.390 Fahrzeuge (+ 2,9%).

In den 27 EU-Staaten zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27 + 3) stiegen die Verkäufe von Januar bis September 2026 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum leicht um 3,2% auf insgesamt 103.541 Einheiten an; davon entfielen 75.916 auf Lkw und 4.949 auf Busse. Der Anstieg der Lkw-Verkäufe ist auf eine verbesserte Marktsituation sowie gestiegene Ersatzbedarfe zurückzuführen. Die Zahl der Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE belief sich hier auf 22.676 Fahrzeuge.

In den ersten drei Quartalen 2026 fielen die Auslieferungen an Kunden in Deutschland mit 26.516 Fahrzeugen leicht unter das Vorjahresniveau; davon entfielen 17.817 Einheiten auf Lkw und 1.294 Einheiten auf Busse sowie 7.405 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Frankreich stiegen die Auslieferungen an Kunden im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 10.233 Fahrzeuge. Davon entfielen 6.919 Einheiten auf Lkw und 312 Einheiten auf Busse sowie 3.002 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Großbritannien stieg die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Nutzfahrzeuge gegenüber dem Vorjahr deutlich um 11,9% auf insgesamt 9.961 Fahrzeuge; davon entfielen 6.986 auf Lkw und 251 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika lagen in den ersten neun Monaten dieses Jahres mit 50.595 Fahrzeugen in der Größenordnung des Vorjahres; darunter waren 40.283 Lkw und 10.310 Busse. Nach einer Phase der Unsicherheit und Kaufzurückhaltung verzeichneten wir im dritten Quartal 2026 einen Anstieg der Nachfrage, der dazu führte, dass die schwache Entwicklung unserer Auslieferungszahlen aus der ersten Jahreshälfte 2026 kompensiert wurde. Während die Zahl unserer Auslieferungen in den USA leicht sank, stiegen in Mexiko die Verkäufe hingegen deutlich an.

Die Auslieferungen an Kunden sanken in Südamerika im Berichtszeitraum auf insgesamt 50.616 Einheiten (- 2,4%); davon entfielen 43.741 auf Lkw und 6.860 auf Busse. In Brasilien, dem größten Markt in dieser Region, wirkte das Förderprogramm „Move Brasil“ der schwachen konjunkturellen Entwicklung und dem hohen Zinsniveau entgegen, sodass sich die Auslieferungen an Kunden im Berichtszeitraum mit 40.391 Fahrzeugen in der Größenordnung des Vorjahres bewegten. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 34.676 Lkw und 5.715 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 9.064 Fahrzeuge, darunter 8.176 Lkw und 888 Busse – das waren insgesamt 39,6% mehr als im Vorjahr.

AUSLIEFERUNGEN DES SEGMENTS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2026	2025	(%)
Europa/Übrige Märkte	120.141	116.120	+ 3,5
davon: EU27+ 3	103.541	100.332	+ 3,2
davon: Deutschland	26.516	27.210	- 2,6
Frankreich	10.233	9.956	+ 2,8
Großbritannien	9.961	8.902	+ 11,9
Nordamerika	50.595	50.114	+ 1,0
davon: USA	37.708	39.305	- 4,1
Mexiko	6.975	6.237	+ 11,8
Südamerika	50.616	51.860	- 2,4
davon: Brasilien	40.391	39.982	+ 1,0
Asien-Pazifik	9.064	6.495	+ 39,6
Weltweit	230.416	224.589	+ 2,6
Scania	69.299	68.355	+ 1,4
MAN	75.395	71.662	+ 5,2
International	49.424	47.952	+ 3,1
Volkswagen Truck & Bus	36.298	36.620	- 0,9

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

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Finanzdienstleistungsaktivitäten der Volkswagen Group Mobility sowie von TRATON Financial Services und Porsche Holding Salzburg ein und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen wurden in den ersten neun Monaten 2026 auf hohem Niveau nachgefragt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft belief sich auf weltweit 8,6 (8,5) Mio. Kontrakte. Der Anteil der geleasten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) konnte im Berichtszeitraum in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 41,8 (37,0) % gesteigert werden. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 30. September 2026 auf 30,4 (30,0) Mio. Einheiten.

In Europa/Übrige Märkte wurden 6,2 (6,1) Mio. Neuverträge unterzeichnet. Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des Berichtszeitraums mit 22,0 (21,5) Mio. Kontrakten über dem Niveau vom 31. Dezember 2025. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 8,0 (7,7) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge ging im Zeitraum Januar bis September 2026 volumenbedingt auf 875 (985) Tsd. Kontrakte zurück. Der Vertragsbestand belief sich am 30. September 2026 auf 4,1 (4,3) Mio. Einheiten, davon 1,5 (1,6) Mio. Verträge im Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

In der Region Südamerika wurden in den ersten neun Monaten dieses Jahres 934 (911) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand nahm zum Ende des Berichtszeitraums gegenüber dem 31. Dezember 2025 auf 2,5 (2,2) Mio. Einheiten zu; dabei entfielen 1,0 (0,9) Mio. Verträge auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Berichtszeitraum stiegen im Raum Asien-Pazifik die neuen Vertragsabschlüsse auf 608 (562) Tsd. Einheiten. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende September 2026 auf 1,8 (1,9) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,0 (1,0) Mio. Verträge.

ABSATZ

In den ersten neun Monaten 2026 sank der Absatz des Volkswagen Konzerns – definiert als Absatz des Konzernbereichs Automobile – im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 10,6 % auf 5.880.219 Einheiten (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China). Im Ausland verringerte sich das Absatzvolumen um 12,4 % auf 4.985.046 Fahrzeuge. Vor allem in China, den USA und Argentinien wurden weniger Fahrzeuge abgesetzt. Der Absatz des Volkswagen Konzerns ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China belief sich auf 4.656.599 (4.698.605) Fahrzeuge und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres. Auch der Absatz im Inland blieb mit 895.173 (890.486) Fahrzeugen auf dem Vorjahresniveau. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Volkswagen Konzerns stieg auf 15,2 (13,5) %.

PRODUKTION

Von Januar bis September 2026 ging die weltweite Fertigung des Volkswagen Konzerns, definiert als Produktion des Konzernbereichs Automobile, gegenüber dem Vorjahr um 10,3 % auf 5.956.829 Fahrzeuge zurück (einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen). Die Produktion des Volkswagen Konzerns ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China belief sich auf 4.720.119 (4.732.698) Fahrzeuge und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres. Im Inland verringerte sich die Fertigung gegenüber dem Vorjahr um 7,0 % auf 1.267.196 Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland produzierten Fahrzeuge an der Gesamtfertigung des Volkswagen Konzerns erhöhte sich jedoch auf 21,3 (20,5) %.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften, den At Equity einbezogenen Gesellschaften in China sowie in der Handelsorganisation lag zum Ende des Berichtszeitraums in der Größenordnung des Stands zum Jahresende 2025, jedoch leicht unter dem Niveau vom 30. September 2025.

GESAMTBELEGSCHAFT

Zum 30. September 2026 lag die Zahl der aktiven Beschäftigten im Volkswagen Konzern mit 614.494 Personen um 2,3 % unter dem Niveau zum Jahresende 2025. Darüber hinaus befanden sich 17.040 Beschäftigte in der passiven Phase der Altersteilzeit, und 16.615 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtszeitraums lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen bei 648.149 Beschäftigten und damit um 2,2 % unter dem Niveau zum 31. Dezember 2025. Im Inland arbeiteten 274.126 Beschäftigte (-3,5 %), während im Ausland 374.023 Beschäftigte (-1,3 %) tätig waren. Die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen belief sich Ende September 2026 auf 592.430 Beschäftigte gegenüber 602.659 Beschäftigten am Jahresende 2025.

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

in Tsd.	2026	2025	%
Absatz (Fahrzeuge)	5.880	6.581	- 10,6
Produktion (Fahrzeuge)	5.957	6.644	- 10,3
Gesamtbelegschaft (am 30.09.2026/31.12.2025)	648,1	662,9	- 2,2

¹ Inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

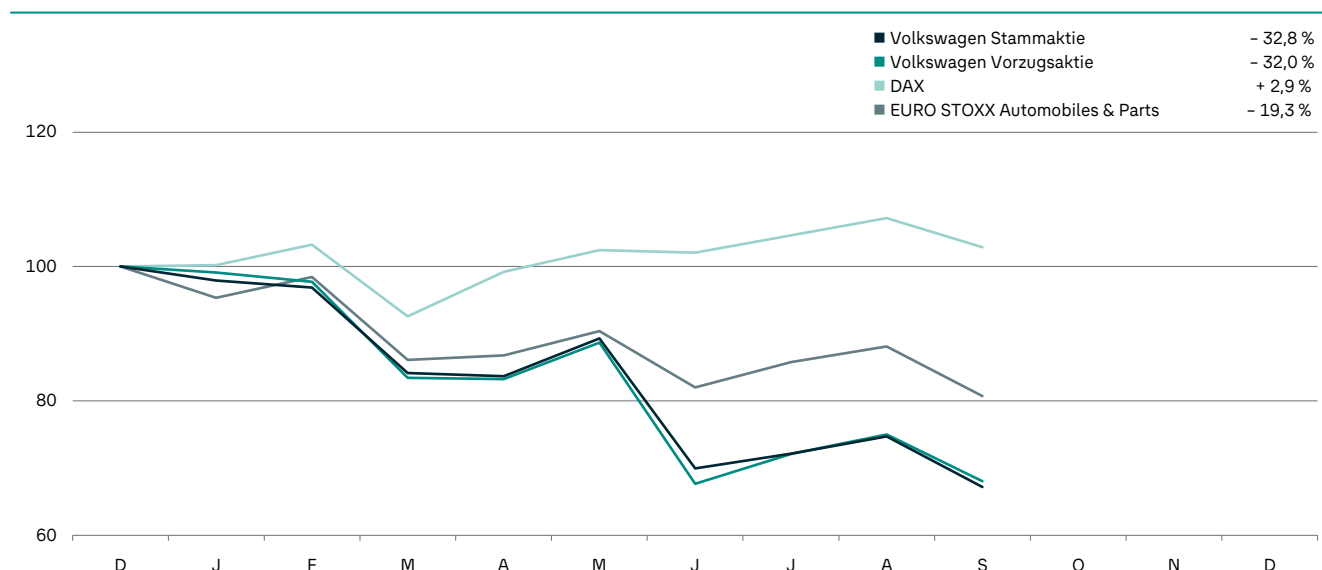
Volkswagen Aktie

Die Kurse an den internationalen Aktienmärkten entwickelten sich von Januar bis September 2026 insgesamt wechselhaft. Zu Beginn des Berichtszeitraums wurden zunächst neue Rekordstände erreicht. Infolge zunehmender geopolitischer Spannungen und eines nachlassenden KI-Booms bei Technologieaktien trübte sich die Stimmung und resultierte im März 2026 – ausgelöst durch die Eskalation im Nahen Osten und die Sperrung der für den weltweiten Handel wichtigen Straße von Hormus – in einer ausgeprägten Abwärtsbewegung. Ab dem zweiten Quartal erholten sich die Kurse wieder, getragen von der Hoffnung auf eine Entspannung im Nahen Osten sowie positiven Impulsen aus dem Technologiebereich. Wiederkehrende Rückschläge waren auf die anhaltenden geopolitischen Unsicherheiten zurückzuführen. Gegen Ende des dritten Quartals schwächte sich die Marktdynamik erneut ab. Belastend wirkten dabei die Fortsetzung des Konflikts im Nahen Osten und der Anstieg der Energiepreise, erste Zinserhöhungen mehrerer Zentralbanken zur Bekämpfung der Inflation, ein an Schwung verlierender KI-Boom sowie weltweit steigende Anleiherenditen.

Auch der deutsche Aktienindex (DAX) verzeichnete in den ersten neun Monaten 2026 eine wechselhafte Entwicklung. Nach einem sehr positiven Jahresauftakt erreichte er mehrfach neue Allzeithochs. Die Eskalation im Nahen Osten führte im März zu einem deutlichen Stimmungsabschwung, der sinkende Aktienkurse nach sich zog. Im zweiten Quartal 2026 setzte eine wechselhafte Erholungsphase ein, die von wiederholt aufkeimenden Hoffnungen auf eine Entspannung des Nahostkonflikts getragen wurde. Belastend wirkten die anhaltenden Unsicherheiten hinsichtlich geopolitischer Entwicklungen sowie geldpolitischer Perspektiven. Im dritten Quartal setzte sich der Anstieg zunächst fort, und der Index erreichte ein neues Rekordhoch. Gegen Ende des Berichtszeitraums trübte sich die Marktstimmung jedoch erneut ein. Ursache hierfür waren hohe Ölpreise und die an wichtigen Märkten steigenden Anleiherenditen. Zum 30. September 2026 lag der DAX um 2,9% über seinem Stand zum Jahresende 2025. Der EURO STOXX Automobiles & Parts als reiner Preisindex wurde im Betrachtungszeitraum durch das schwierige Marktumfeld der Automobilindustrie belastet und schloss den Berichtszeitraum um 19,3% unter dem Niveau vom Jahresende 2025 ab.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2025 BIS SEPTEMBER 2026

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2025 = 100



Zu Beginn des Berichtszeitraums profitierten die Kurse der Vorzugs- und der Stammaktien der Volkswagen AG zeitweise von positiven Unternehmensnachrichten zur Finanzlage. Im weiteren Verlauf des Berichtszeitraums gerieten die Notierungen zunehmend unter Druck. Das verschlechterte Branchenumfeld – geprägt durch gestiegene Rohstoffpreise, einen starken Rückgang des chinesischen Automobilmarkts, der unter anderem zu einem Anstieg der Exporte aus China und der Wettbewerbsintensität in anderen Regionen führte, und allgemeine Unsicherheit über die konjunkturelle Entwicklung infolge der Eskalation im Nahen Osten – wirkte sich deutlich negativ aus. Zum Ende des Berichtszeitraums erholten sich die Kurse zunächst, nachdem sich der Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG auf einen umfassenden Zukunftsplan 2030 für den Volkswagen Konzern verständigt hatten. Die Kurse gaben jedoch im Verlauf des Monats September aufgrund einer erneuten Anpassung des Ausblicks für das Gesamtjahr 2026 und vor dem Hintergrund des schwierigen Marktumfelds erneut nach. In der Folge notierten die Volkswagen Vorzugsaktie am 30. September 2026 um 32,0% und die Stammaktie um 32,8% unter ihren jeweiligen Werten zum Jahresende 2025. Unter der Annahme einer Re-Investition der im Juni gezahlten Dividende (ohne Steuerabzug) zum Zeitpunkt der ersten Kursnotierung Ex-Dividende lag die Gesamrendite der Vorzugsaktie bei –27,5% und die der Stammaktie bei –28,6%.

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 verfügbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2026

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	107,50	70,60	70,60
	Datum	02.01.	30.09.	30.09.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	106,45	69,94	70,46
	Datum	02.01.	01.07.	30.09.
DAX	Kurs	26.570	22.301	25.199
	Datum	28.08.	27.03.	30.09.
ESTX Auto & Parts	Kurs	520	412	412
	Datum	02.01.	30.09.	30.09.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Die Segmentberichterstattung des Volkswagen Konzerns umfasst gemäß IFRS 8 die drei berichtspflichtigen Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen. Zudem werden Informationen über andere Geschäftstätigkeiten und Geschäftssegmente, die nicht berichtspflichtig sind, in der Segmentberichterstattung unter „Sonstige operative Gesellschaften“ zusammengefasst. Darin enthalten ist im Wesentlichen das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik. Die Überleitung der Segmentberichterstattung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion.

Dieser Logik folgend berichtet der Volkswagen Konzern die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen sowie die Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen. Der Konzernbereich Automobile umfasst dabei das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, das Segment Nutzfahrzeuge, die sonstigen operativen Gesellschaften, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen. Die Konsolidierung beinhaltet die Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den beiden Konzernbereichen und wird separat gezeigt.

KENNZAHLEN NACH SEGMENTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2026

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	171.182	31.943	51.251	254.376	4.973	- 25.971	233.378
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	- 2.605	1.663	3.004	2.061	462	- 2.452	71
in % der Umsatzerlöse	- 1,5	5,2	5,9				0,0

GOODWILL IMPAIRMENT PORSCHE

Im Zusammenhang mit einer aktualisierten Langfristplanung von Porsche hat der Volkswagen Konzern zum Bilanzstichtag eine Werthaltigkeitsprüfung des dem Geschäftssegment Porsche zugeordneten Goodwills durchgeführt. Das Geschäftssegment Porsche umfasst die Marke Porsche ohne deren Aktivitäten, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet sind. Daraus ergab sich eine nicht zahlungswirksame Wertberichtigung in Höhe von 6,4 Mrd. €, die im Sonstigen betrieblichen Ergebnis des Volkswagen Konzerns erfasst wurde. Dem Werthaltigkeitstest liegt eine Discounted-Cashflow-Berechnung zugrunde. In dieser wurden unter anderem die mittel- und langfristigen Annahmen zur Ermittlung des Nutzungswerts aktualisiert. Das betrifft die operative Umsatzrendite, die im Rahmen des von Porsche kommunizierten Mittelfristkorridors von 10 bis 15 % aktualisiert wurde, sowie angepasste, geringere Volumenprämissen. Neben den aktualisierten Erwartungen von Porsche wirkte sich zudem ein infolge der aktuellen Entwicklungen an den Kapitalmärkten gestiegener gewichteter Kapitalkostensatz des Segments Pkw (WACC) wertmindernd aus.

WERTBERICHTIGUNGEN IN CHINA

Aufgrund der Entwicklungen im chinesischen Automobilmarkt hat der Volkswagen Konzern zum Bilanzstichtag eine Werthaltigkeitsprüfung für Vermögenswerte vollkonsolidierter Gesellschaften in China durchgeführt. Daraus ergab sich eine nicht zahlungswirksame Wertberichtigung in Höhe von rund 1,0 Mrd. €, die im Wesentlichen in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst wurde. Diese entfiel auf Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen. Dem Werthaltigkeitstest auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit liegt eine Discounted-Cashflow-Berechnung zur Ermittlung des Nutzungswerts zugrunde. Ursächlich für die Wertminderung waren unter anderem aktualisierte, geringere Volumenprämissen sowie niedrigere erwartete Transaktionspreise.

SINOTRUK

Im Berichtszeitraum hat die TRATON GROUP in drei Tranchen insgesamt 7,10 % der im Umlauf befindlichen Anteile an Sinotruk (Hong Kong) Limited, Hongkong/China (Sinotruk) für 0,7 Mrd. € veräußert. Nach dem Vollzug der letzten Transaktion im Juli 2026 verringerte sich der Anteil der TRATON GROUP an Sinotruk auf 18,15 %. Seit dem Verlust des maßgeblichen Einflusses auf Sinotruk wird die bislang nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung erfolgsneutral zum Fair Value bilanziert. Aus dem Verkauf der Anteile und der Reklassifizierung der Beteiligung ergab sich im Volkswagen Konzern insgesamt ein Ertrag in Höhe von rund 2,0 Mrd. €, der im Finanzergebnis ausgewiesen wurde und überwiegend nicht zahlungswirksam war.

EVERLLENCE

Am 24. Juni 2026 hat Volkswagen mit Bain Capital eine Vereinbarung über den Verkauf von 51 % der Anteile an der Everllence SE, Augsburg (Everllence) geschlossen. Volkswagen rechnet damit, aus der Leveraged-Buy-out-Transaktion einen Mittelzufluss in Höhe von rund 7,4 Mrd. € zu erzielen. Die finalen Werte sind noch abhängig von der Ertrags- und Liquiditätsentwicklung von Everllence bis zum Vollzug der Transaktion. Volkswagen strebt an, die Transaktion vor dem 31. Dezember 2026 abzuschließen; der Zeitplan hängt jedoch insbesondere noch von behördlichen Genehmigungen ab. Die Ergebnisse des zweiten und des dritten Quartals 2026 wurden von der angekündigten Transaktion nicht beeinflusst.

Everllence zählt weltweit zu den führenden Herstellern von Großmotoren, Turbomaschinen und Dekarbonisierungslösungen. Zum 30. Juni 2026 wurde der Everllence Teilkonzern als Zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe nach IFRS 5 klassifiziert.

RIVIAN

Im Rahmen der Kooperation mit dem US-amerikanischen Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian), hat Volkswagen im April 2026 auf Basis der im Jahr 2024 geschlossenen Vereinbarung eine weitere Investition in Höhe von 1 Mrd. USD in Rivian Stammaktien getätigt. Dadurch steigt der Beteiligungsanteil von Volkswagen an Rivian auf 15,9%. Der Kaufpreis basiert auf einem bestimmten durchschnittlichen Marktpreis der Rivian Stammaktien. Die Beteiligung an Rivian wird im Konzernabschluss erfolgsneutral zum Fair Value bewertet.

EUROPCAR

Im Oktober 2025 erklärte die Attestor Limited, London/Großbritannien (Attestor) die Ausübung ihrer Put-Option in Bezug auf ihre Beteiligung an der Green Mobility Holding S.A., Strassen/Luxemburg (GMH), der Muttergesellschaft der Europcar Mobility Group S.A., Paris/Frankreich (Europcar). Daraufhin unterzeichneten Volkswagen und Attestor im März 2026 einen Anteilskaufvertrag, wonach Volkswagen 27% der Anteile an der GMH zu einem Kaufpreis von rund 1 Mrd.€ im Jahr 2027 erwerben wird. Dadurch wird sich der Anteil von Volkswagen an der GMH auf 93% erhöhen. Der Vollzug der Transaktion steht des Weiteren noch unter Vorbehalt der üblichen regulatorischen Genehmigungen.

NEUAUSRICHTUNG PRODUKTIONSSTRATEGIE NORDAMERIKA

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 hat die Marke Volkswagen Pkw eine Anpassung der Produktionsstrategie in der Region Nordamerika beschlossen. Im Rahmen der Neuausrichtung auf volumenstärkere, marktnachfrageorientierte Produkte wurde die Fertigung des ID.4 am Standort Chattanooga/USA seit Mitte April 2026 beendet.

Daraus ergeben sich außerplanmäßige Abschreibungen von Sachanlagen sowie Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen in Höhe von 0,5 Mrd.€, die in den Kosten der Umsatzerlöse sowie dem Sonstigen betrieblichen Ergebnis des Volkswagen Konzerns erfasst wurden.

WEITERE ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE UND VERÄUßERUNGSGRUPPEN

Im Juli hat der Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG die geplante Veräußerung aller Anteile an der MHP Management- und IT-Beratung GmbH, Ludwigsburg, freigegeben. Im August 2026 kam es zum Abschluss eines entsprechenden Verkaufsvertrags. Der Abschluss der Transaktion ist vom Eintritt mehrerer Vollzugsvoraussetzungen abhängig.

Der Volkswagen Konzern prüft regelmäßig die strategische Relevanz seines Beteiligungsportfolios. Für nicht mehr strategisch relevante Beteiligungen wird ein Verkauf geprüft. In diesem Zusammenhang wurde der Verkauf eines Anteils einer At Equity Beteiligung beschlossen und in Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umklassifiziert.

Insgesamt wurden zum 30. September 2026 Vermögenswerte in Höhe von 6.651 Mio. € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 4.082 Mio. € gemäß IFRS 5 als Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden in einer separaten Zeile in der Bilanz ausgewiesen, die im Wesentlichen auf Everllence entfallen.

ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis September 2026 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 233,4 (238,7) Mrd. €, die leicht unter dem Wert des Vorjahres lagen. Die gute Umsatzentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen stand geringeren Volumina (auch bei der Lieferung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen nach China) sowie negativen Wechselkurs- und Mixeffekten gegenüber. Der Volkswagen Konzern erzielte 79,8 (80,3)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis ging um 3,4 Mrd. € auf 33,3 Mrd. € zurück. Die Bruttomarge reduzierte sich in der Folge auf 14,3 (15,4)%.

Im Berichtszeitraum verringerte sich das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns um 5,3 Mrd. € auf 0,1 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite betrug 0,0 (2,3) %. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ergab sich insbesondere aus nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen auf den Goodwill von Porsche in Höhe von 6,4 (2,7) Mrd. € sowie auf Vermögenswerte vollkonsolidierter Gesellschaften in China in Höhe von 1,0 Mrd. €. Darüber hinaus wurden Aufwendungen in Höhe von rund 0,5 Mrd. € im Zusammenhang mit der Anpassung der Produktionsstrategie der Marke Volkswagen Pkw in den USA, die zur Einstellung der US-Produktion des ID.4 Mitte April 2026 führte, sowie negative Mixeffekte erfasst. Gegenläufig beeinflussten die geringere Bildung von Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen, Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung sowie die Wechselkursentwicklung das Ergebnis positiv. US-Einfuhrzölle belasteten das Operative Ergebnis in beiden Zeiträumen jeweils mit rund 2,1 Mrd. €.

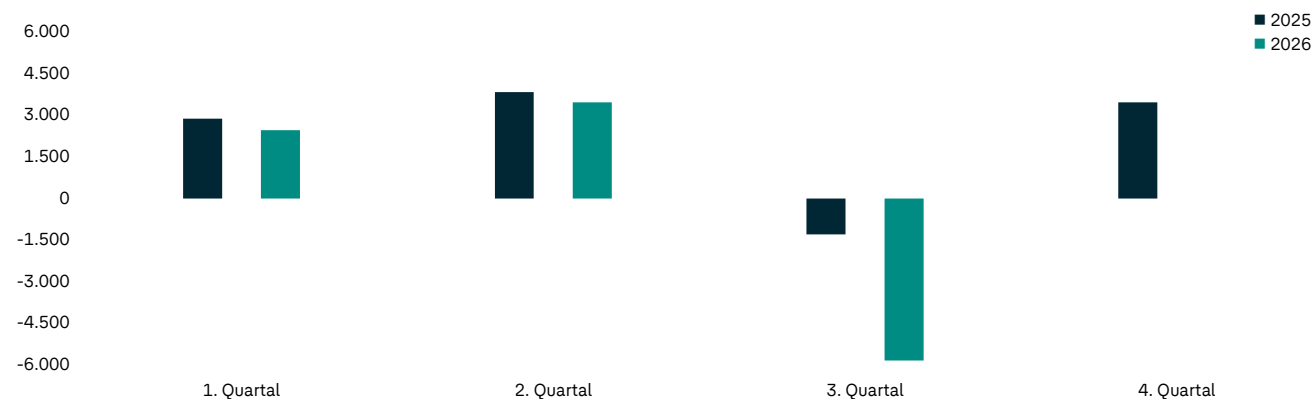
Das Finanzergebnis lag mit 0,5 (0,7) Mrd. € unter dem Wert des Vorjahres. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen erhöhte sich gegenüber dem Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Veräußerung von Anteilen an Sinotruk und der in der Folge durchgeführten bilanziellen Neubewertung der verbleibenden Beteiligung zum Zeitwert aufgrund der durch den anteiligen Verkauf erforderlichen Reklassifizierung. Des Weiteren ergab sich ein Ertrag aus der von Porsche und durch Tochtergesellschaften erfolgten Veräußerung gehaltener Anteile an der Rimac Group, an der Bugatti Rimac und an der Bugatti International Holding. Anteilige Verluste einzelner chinesischer Joint Ventures wurden zum 30. September 2026 aufgrund der Bewertung gemäß IAS 28 nicht mehr im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen des Volkswagen Konzerns erfasst, da die kumulierten Verluste den Beteiligungsbuchwert überschritten haben. Der Rückgang des übrigen Finanzergebnisses war im Wesentlichen auf Abschreibungen im übrigen Beteiligungsergebnis sowie Bewertungseffekte im Wertpapier- und Fondsergebnis zurückzuführen. In den ersten neun Monaten 2026 nahm das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 5,5 Mrd. € auf 0,5 Mrd. € ab. Das Ergebnis nach Steuern sank im Vergleich zum Vorjahr um 6,1 Mrd. € auf –2,7 Mrd. €. Die Wertberichtigung auf den Goodwill von Porsche ist nicht steuerwirksam.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST- LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG ¹	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Umsatzerlöse	233.378	238.669	205.617	213.132	51.251	47.339	-23.490	-21.802
Kosten der Umsatzerlöse	-200.085	-202.021	-177.863	-183.532	-44.470	-40.092	22.248	21.603
Bruttoergebnis	33.294	36.648	27.755	29.600	6.782	7.246	-1.243	-199
Vertriebskosten	-16.635	-16.333	-15.828	-15.514	-1.057	-1.006	251	186
Verwaltungskosten	-9.527	-9.598	-7.731	-7.783	-1.896	-1.905	101	90
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-7.060	-5.308	-6.167	-4.088	-824	-1.238	-69	18
Operatives Ergebnis	71	5.408	-1.972	2.216	3.004	3.096	-960	96
Operative Umsatzrendite (in %)	0,0	2,3	-1,0	1,0	5,9	6,5	0,0	0,0
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	2.816	566	2.783	605	34	-39	0	0
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-2.344	85	-2.994	997	136	-25	514	-887
Finanzergebnis	472	651	-211	1.601	169	-63	514	-887
Ergebnis vor Steuern	544	6.059	-2.183	3.817	3.173	3.033	-447	-791
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-3.263	-2.654						
Ergebnis nach Steuern	-2.720	3.405						

OPERATIVES ERGEBNIS NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Im Zeitraum Januar bis September 2026 gingen die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile auf 205,6 (213,1) Mrd. € leicht zurück. Insbesondere geringere Volumina (auch bei der Lieferung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen nach China) sowie Mixeffekte hatten einen negativen Einfluss. Mit 171,2 (179,6) Mrd. € nahmen die Umsatzerlöse im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge gegenüber dem Vorjahr leicht ab. Der Rückgang resultierte insbesondere aus dem geringeren Volumen (auch bei der Lieferung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen nach China). Negative Mixeffekte wirkten zudem belastend. Das Segment Nutzfahrzeuge lag mit 31,9 (31,2) Mrd. € leicht über dem Vorjahr. 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 gingen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum unterproportional zu den Umsatzerlösen zurück. Einen negativen Einfluss hatten im Wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit der Wertberichtigung von Vermögenswerten vollkonsolidierter Gesellschaften in China sowie die Einstellung der US-Produktion des ID.4 ab Mitte April 2026. Die in den Umsatzkosten enthaltenen primären Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile fielen im Berichtszeitraum mit 14,1 (14,9) Mrd. € niedriger aus als ein Jahr zuvor; ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) – verringerte sich in der Folge auf 6,8 (7,0) %. Die Investitionsquote, die sich aus der F&E- und der Sachinvestitionsquote zusammensetzt, nahm aufgrund deutlich geringerer Sachinvestitionen bei leicht rückläufigen Umsatzerlösen des Automobilbereichs auf 10,9 (11,4) % ab. Die Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten stiegen unter anderem aufgrund von außerplanmäßigen Abschreibungen im Wesentlichen im Zusammenhang mit der Anpassung einzelner Entwicklungsprojekte. Die ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten waren in der Folge mit 13,9 (14,3) Mrd. € leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	2026	2025
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	14.056	14.913
davon aktivierte Entwicklungskosten	6.444	6.622
Aktivierungsquote in % ¹	45,8	44,4
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	6.287	5.971
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	13.900	14.263
Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote)² in %	6,8	7,0

¹ Anteil der aktivierten Entwicklungskosten an den gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten.

² Gesamte Forschungs- und Entwicklungskosten in Prozent der Umsatzerlöse im Konzernbereich Automobile.

In den ersten neun Monaten 2026 lagen die Vertriebskosten trotz gesunkener Umsatzerlöse unter anderem aufgrund gestiegener Transportkosten und Verkaufshilfen pro Fahrzeug in der Größenordnung des Vorjahres; ihr Anteil an den Umsatzerlösen erhöhte sich. Sowohl die Verwaltungskosten als auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen lagen auf dem Niveau des Vorjahres. Das Sonstige betriebliche Ergebnis belief sich auf –6,2 (–4,1) Mrd.€ und war vor allem durch die höhere Wertberichtigung auf den Goodwill von Porsche belastet. Außerdem hatten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Einstellung der US-Produktion des ID.4 ab Mitte April 2026 sowie negative Einflüsse aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting einen negativen Einfluss. Der Vorjahreszeitraum war durch negative Währungseffekte sowie durch höhere Restrukturierungsaufwendungen belastet.

Im Zeitraum Januar bis September 2026 ging das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile um 4,2 Mrd.€ auf –2,0 Mrd.€ zurück. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ergab sich insbesondere aus nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen auf den Goodwill von Porsche sowie auf Vermögenswerte vollkonsolidierter Gesellschaften in China. Außerdem minderten Aufwendungen im Zusammenhang mit der Anpassung der Produktionsstrategie der Marke Volkswagen Pkw in den USA, die zur Einstellung der US-Produktion des ID.4 ab Mitte April 2026 führte, sowie negative Mixeffekte das Ergebnis. Die geringere Bildung von Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen und Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung sowie die Wechselkursentwicklung hatten einen positiven Einfluss. Sowohl im Berichtszeitraum als auch in den ersten neun Monaten 2025 waren zudem Belastungen im Zusammenhang mit US-Einfuhrzöllen enthalten. Die operative Umsatzrendite belief sich auf –1,0 (1,0) %.

Das Operative Ergebnis des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge lag im Zeitraum Januar bis September 2026 mit –2,6 (2,2) Mrd.€ aufgrund der oben genannten Sachverhalte unter dem Wert des Vorjahres. Im Segment Nutzfahrzeuge lag das Operative Ergebnis mit 1,7 (1,7) Mrd.€ auf dem Niveau des Vorjahres. Neben Zolleffekten und höheren Rohmaterialkosten wirkten vor allem Aufwendungen in Verbindung mit der Anpassung einzelner Projekte im Bereich der Elektromobilität, Belastungen im Zusammenhang mit der geschlossenen Vereinbarung zum Verkauf eines Werks der Marke International in den USA und den daraus resultierenden Restrukturierungsmaßnahmen sowie Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten ergebnisbelastend. Höhere Ergebnisbeiträge aus dem Vehicle-Service-Geschäft sowie Mix-, Preis- und Volumeneffekte wirkten hingegen positiv, konnten die Belastungen jedoch nicht vollständig kompensieren.

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 Lizenzeinnahmen, da die Ergebnisse dieser Joint Ventures im Finanzergebnis anteilig bilanziert werden.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Mit 51,3 Mrd.€ übertrafen die Umsatzerlöse des Finanzdienstleistungsbereichs in den ersten neun Monaten 2026 den Vorjahreswert volumenbedingt um 8,3%. Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen um 4,4 Mrd.€ auf 44,5 Mrd.€ zu und entwickelten sich überproportional zum Umsatz. Das Bruttoergebnis lag mit 6,8 (7,2) Mrd.€ spürbar unter dem Wert des Vorjahres; die Bruttomarge reduzierte sich unter anderem aufgrund höherer Risikokosten leicht.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen belief sich auf 3,0 (3,1) Mrd.€. Die operative Umsatzrendite verringerte sich auf 5,9 (6,5) %.

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis September 2026 erzielte der Volkswagen Konzern einen um 1,7 Mrd.€ über dem Vorjahr liegenden Brutto-Cashflow in Höhe von 30,2 Mrd.€. Die Veränderung im Working Capital lag bei –19,7 (–18,4) Mrd.€ und resultierte im Berichtszeitraum vor allem aus einem Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen, denen eine Zunahme der Verbindlichkeiten entgegenstand.

Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich in den ersten drei Quartalen 2026 um 0,4 Mrd.€ auf 10,5 Mrd.€.

Mit 13,7 (17,2) Mrd. € nahm die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns stark ab. Dabei fielen sowohl die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) als auch die aktivierten Entwicklungskosten niedriger aus als ein Jahr zuvor. In der Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss in Höhe von 0,5 (– 1,5) Mrd. €. Hierin enthalten ist im Wesentlichen die Veräußerung von Anteilen an Sinotruk sowie der Anteile an Rimac Group, an Bugatti Rimac und der Bugatti International Holding. Gegenläufig wirkte der Mittelabfluss aus dem weiteren Anteilserwerb an Rivian.

Aus der Finanzierungstätigkeit des Volkswagen Konzerns resultierte im Zeitraum Januar bis September 2026 ein Zufluss in Höhe von 6,7 (5,9) Mrd. €. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen, Schuldverschreibungen und Direktbankeinlagen, die Veränderungen der übrigen Finanzschulden sowie Dividendenzahlungen. Am Ende der ersten neun Monate 2026 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 40,2 Mrd. €. Ende Dezember 2025 hatte er 38,8 Mrd. € betragen.

Am 30. September 2026 lag die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns aufgrund der branchenüblich negativen Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistung bei –190,1 Mrd. €; am Jahresende 2025 waren es –178,5 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

In den ersten drei Quartalen 2026 verzeichnete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cashflow in Höhe von 18,9 (18,5) Mrd. €; er lag trotz des schwächeren Ergebnisses in der Größenordnung des Vorjahres. Ursächlich hierfür sind neben geringeren Steuerzahlungen insbesondere die nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen auf den Goodwill von Porsche und den Vermögenswerten vollkonsolidierter Gesellschaften in China, die nicht zahlungswirksamen Abschreibungen beziehungsweise Bewertungseffekte im Zusammenhang mit der Einstellung der Produktion des ID.4 in den USA sowie Finanzanlagen und Derivate. Zudem wirkten Sonderzahlungen zur Erhöhung der Deckung der Pensionsverpflichtungen durch Porsche in Höhe von 0,5 Mrd. €.

Die Veränderung im Working Capital belief sich auf –1,0 (0,4) Mrd. € und ergab sich im Berichtszeitraum im Wesentlichen aus einem Aufbau der Vorräte und einem Abbau der sonstigen Rückstellungen, denen eine Zunahme der Verbindlichkeiten entgegenstand. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft sank in der Folge um 1,1 Mrd. € auf 17,9 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts ging im Zeitraum Januar bis September 2026 um 3,7 Mrd. € auf 13,5 Mrd. € zurück. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen verringerten sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich auf 8,4 (9,4) Mrd. €. Die Sachinvestitionsquote reduzierte sich trotz gesunkener Umsatzerlöse im Automobilbereich auf 4,1 (4,4) %. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen dabei in Anlagen zur Produktion von Elektrofahrzeugen, in die zugehörigen Batterietechnologien sowie in elektrische Baukästen und Plattformen als zentrale Bestandteile der Transformation des Unternehmens hin zu einem „Global Automotive Tech Driver“. Weitere Schwerpunkte bildeten die Digitalisierung unserer Produkte, Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und die Förderung nachhaltiger Produktionsprozesse sowie der Ausbau der Marktpräsenz unter anderem in Nordamerika und China. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten lagen mit 6,2 (6,5) Mrd. € leicht unter dem Wert des Vorjahres. In der Position Erwerb und Verkauf von Beteiligungen ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss in Höhe von 0,6 (– 1,5) Mrd. € und enthielt im Wesentlichen die Veräußerung von Anteilen an Sinotruk sowie der Anteile an Rimac Group, der Bugatti Rimac und der Bugatti International Holding. Gegenläufig wirkten Mittelabflüsse aus der Erhöhung der Beteiligung an Rivian.

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST-LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG ¹	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	38.801	40.296	30.546	28.088	12.581	16.196	-4.326	-3.988
Ergebnis vor Steuern	544	6.059	-2.183	3.817	3.173	3.033	-447	-791
Ertragsteuerzahlungen	-3.496	-4.448	-2.929	-3.948	-925	-1.073	357	573
Abschreibungen ²	34.736	27.762	25.410	19.542	10.035	8.847	-708	-627
Veränderung der Pensionen	-603	0	-582	1	-21	0	0	-1
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	857	895	807	801	50	95	-	-
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-1.805	-1.753	-1.653	-1.715	-128	-373	-24	335
Brutto-Cashflow	30.233	28.515	18.870	18.498	12.184	10.529	-821	-511
Veränderung Working Capital	-19.733	-18.445	-1.001	433	-17.936	-17.964	-796	-915
Veränderung der Vorräte	-8.473	-4.841	-7.508	-4.264	-1.079	-574	114	-3
Veränderung der Forderungen	-3.321	-2.951	338	-2.415	-1.245	-86	-2.414	-451
Veränderung der Verbindlichkeiten	8.222	6.315	7.478	4.892	414	1.742	329	-319
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-278	3.293	-275	3.030	93	243	-96	19
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-14.271	-17.647	-1.041	-800	-14.577	-17.104	1.347	256
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.612	-2.614	6	-11	-1.542	-2.185	-76	-418
Cashflow laufendes Geschäft	10.499	10.070	17.868	18.931	-5.752	-7.435	-1.617	-1.426
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-13.672	-17.219	-13.475	-17.134	-316	-371	119	286
davon: Sachinvestitionen	-8.547	-9.655	-8.356	-9.427	-141	-175	-51	-53
Entwicklungskosten (aktiviert)	-6.208	-6.519	-6.208	-6.519	-	-	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	488	-1.540	616	-1.508	-250	-258	122	226
Netto-Cashflow⁴	-3.173	-7.148	4.394	1.797	-6.068	-7.805	-1.499	-1.139
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-2.897	-1.154	287	-470	-915	-558	-2.269	-126
Investitionstätigkeit	-16.569	-18.372	-13.188	-17.604	-1.231	-928	-2.150	160
Finanzierungstätigkeit	6.697	5.865	-9.024	720	10.577	4.030	5.145	1.115
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-17	358	-17	358	-	-	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.651	386	-1.651	440	101	124	-101	-178
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	724	-986	814	-1.071	99	-62	-188	147
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1	0	0	0	0	0	0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.351	-3.423	-3.530	975	3.693	-4.395	1.189	-3
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.09.⁵	40.152	36.874	27.016	29.064	16.274	11.801	-3.137	-3.991
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	50.656	45.884	78.595	77.370	21.123	19.851	-49.062	-51.337
Bruttoliquidität	90.809	82.757	105.611	106.434	37.397	31.652	-52.199	-55.328
Kreditstand	-280.957	-257.271	-72.629	-75.425	-261.984	-238.841	53.657	56.996
Nettoliquidität am 30.09.⁶	-190.149	-174.514	32.982	31.008	-224.588	-207.189	1.457	1.668

1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

3 Im Wesentlichen Umgliederungen 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).

Der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile stieg auf 4,4 (1,8) Mrd. €.

Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile mit –9,0 (0,7) Mrd. € einen Mittelabfluss. Darin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen, Schuldverschreibungen, die Veränderungen der übrigen Finanzschulden, die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Volkswagen AG, Porsche AG und TRATON SE aus der jeweiligen Gewinnverwendung für das Geschäftsjahr 2025 in Höhe von insgesamt rund 2,9 Mrd. € sowie die Rückzahlung der zu März 2026 gekündigten Hybridanleihe in Höhe von rund 1,7 Mrd. €.

Ende September 2026 wies der Konzernbereich Automobile eine solide Nettoliquidität in Höhe von 33,0 Mrd. € aus; am 31. Dezember 2025 hatte sie 34,5 Mrd. € betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im Zeitraum Januar bis September 2026 erwirtschaftete der Finanzdienstleistungsbereich einen Brutto-Cashflow in Höhe von 12,2 (10,5) Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital betrug –17,9 (–18,0) Mrd. € und resultierte im Berichtszeitraum im Wesentlichen aus einem Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte, Forderungen sowie Vorräten. Dies führte dazu, dass die Mittelbindung im Working Capital auf dem Niveau des Vorjahres lag. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft belief sich auf –5,8 (–7,4) Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag bei 0,3 (0,4) Mrd. €.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ergab sich im Zeitraum Januar bis September 2026 ein Mittelzufluss in Höhe von 10,6 (4,0) Mrd. €. Hierin enthalten war vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen, Schuldverschreibungen und Direktbankeinlagen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden.

Ende September 2026 lag die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei –224,6 Mrd. €; am Jahresende 2025 hatte sie sich auf –214,6 Mrd. € belaufen.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Am 30. September 2026 verzeichnete der Volkswagen Konzern mit 661,4 (644,5) Mrd. € unter anderem wechselkursbedingt eine um 2,6% höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2025. Mit 196,4 (203,1) Mrd. € lag das Eigenkapital des Konzerns leicht unter dem Wert zum Jahresende 2025. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 29,7 (31,5)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Die Immateriellen Vermögenswerte nahmen aufgrund der Wertberichtigungen auf den Goodwill von Porsche und weiterer Vermögenswerte vollkonsolidierter Gesellschaften in China ab. Letztere außerplanmäßige Abschreibung führte neben der Abschreibung im Zusammenhang mit der Anpassung der Produktionsstrategie der Marke Volkswagen Pkw in den USA, die zur Einstellung der US-Produktion des ID.4 führte, zu leicht sinkenden Sachanlagen im Konzernbereich Automobile. Die At Equity bewerteten Anteile verringerten sich im Wesentlichen aufgrund der Dividendenbeschlüsse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen sowie erforderlichen Wertberichtigungen und der Veräußerung von Anteilen an Sinotruk und der damit verbundenen Reklassifizierung der Beteiligung. Insgesamt nahmen die Langfristigen Vermögenswerte mit 241,5 (254,0) Mrd. € im Vergleich zum Jahresende 2025 leicht ab.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte fielen am 30. September 2026 mit 174,2 (165,7) Mrd. € höher aus als Ende 2025. Die Vorräte legten unter anderem volumen- und wechselkursbedingt deutlich zu. Gegenläufig wirkte die Umgliederung der Vorräte von Everllence im Zusammenhang mit dem geplanten Verkauf in die Position Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte. Der Bestand an Zahlungsmitteln nahm deutlich ab, während der Bestand an Wertpapieren deutlich zunahm. Die Position Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umfasst die umgegliederten Vermögenswerte, die im Wesentlichen auf Everllence entfallen.

BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN

	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST- LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG ¹	
Mio. €	30.09.2026	31.12.2025	30.09.2026	31.12.2025	30.09.2026	31.12.2025	30.09.2026	31.12.2025
Aktiva								
Langfristige Vermögenswerte	392.022	396.602	241.470	253.957	208.727	201.372	-58.176	-58.728
Immaterielle Vermögenswerte	84.298	91.474	83.892	91.026	414	455	-7	-7
Sachanlagen	71.417	73.076	69.870	71.112	797	870	750	1.094
Vermietete Vermögenswerte	87.462	82.486	5.991	5.658	87.219	82.111	-5.747	-5.283
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	102.291	101.230	9	8	102.638	101.719	-356	-498
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	46.553	48.336	81.708	86.152	17.660	16.217	-52.815	-54.033
Kurzfristige Vermögenswerte	269.393	247.865	174.184	165.727	130.035	120.035	-34.826	-37.898
Vorräte	63.220	56.042	54.941	48.761	8.613	7.501	-334	-220
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	73.432	70.026	14	22	73.963	70.474	-545	-470
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	53.722	53.473	58.561	61.112	25.954	25.244	-30.793	-32.882
Wertpapiere und Termingeldanlagen	33.084	29.522	27.853	25.286	5.230	4.236	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	39.283	38.801	26.145	30.546	16.274	12.581	-3.136	-4.326
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	6.651	-	6.669	-	-	-	-18	-
Bilanzsumme	661.414	644.467	415.654	419.684	338.762	321.408	-93.002	-96.625
Passiva								
Eigenkapital	196.398	203.054	172.564	180.304	47.827	45.717	-23.994	-22.967
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	170.722	174.002	147.275	151.533	47.296	45.314	-23.850	-22.845
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	12.484	14.275	12.484	14.275	-	-	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	183.205	188.277	159.759	165.808	47.296	45.314	-23.850	-22.845
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	13.192	14.777	12.806	14.496	531	403	-144	-122
Langfristige Schulden	220.337	214.887	119.722	127.284	134.614	123.079	-33.999	-35.476
Finanzschulden	145.613	137.214	52.470	55.767	120.328	110.733	-27.184	-29.286
Rückstellungen für Pensionen	20.739	22.826	20.408	22.454	331	373	-	-
Sonstige Schulden	53.984	54.847	46.844	49.063	13.955	11.974	-6.815	-6.190
Kurzfristige Schulden	244.680	226.525	123.368	112.096	156.321	152.612	-35.009	-38.183
Finanzschulden	135.214	127.489	20.026	18.273	141.657	136.792	-26.469	-27.576
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34.365	30.490	35.569	32.118	3.901	4.247	-5.105	-5.875
Sonstige Schulden	71.019	68.546	63.679	61.705	10.763	11.573	-3.423	-4.732
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	4.082	-	4.094	-	-	-	-12	-
Bilanzsumme	661.414	644.467	415.654	419.684	338.762	321.408	-93.002	-96.625

1. Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

Am Ende der ersten neun Monate 2026 verzeichnete der Konzernbereich Automobile ein leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegendes Eigenkapital in Höhe von 172,6 (180,3) Mrd. €. Die Dividendenzahlungen sowie die Ergebnisentwicklung und die Rückzahlung der zu März 2026 fristgerecht gekündigten Hybridanleihe standen den positiven Effekten aus der Währungsumrechnung entgegen. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital nahmen in den ersten neun Monaten deutlich ab und umfassten im Wesentlichen die Minderheitsaktionäre des Porsche AG Konzerns und der TRATON GROUP. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 41,5 (43,0)%.

Die Langfristigen Schulden lagen Ende September 2026 mit 119,7 (127,3) Mrd. € spürbar unter dem Wert des Vorjahres. Die langfristigen Finanzschulden nahmen unter anderem aufgrund von Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten spürbar ab. Die Pensionsrückstellungen waren insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes sowie Sonderzahlungen zur Erhöhung der Deckung der Pensionsverpflichtungen durch Porsche spürbar rückläufig. Auch die langfristigen Sonstigen Schulden reduzierten sich unter anderem aufgrund hierin enthaltener gesunkener Rückstellungen für Ertragsteuerzahlungen.

Mit 123,4 (112,1) Mrd. € erhöhten sich die Kurzfristigen Schulden am Ende der ersten drei Quartale 2026 gegenüber dem Jahresende 2025 deutlich. Die kurzfristigen Finanzschulden und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stiegen deutlich. Die kurzfristigen Sonstigen Schulden nahmen unter anderem aufgrund von Umgliederungen aus dem langfristigen Bereich deutlich zu. Die Position Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten umfasst die umgegliederten Verbindlichkeiten, die im Wesentlichen auf Everlence entfallen.

Am 30. September 2026 wies der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 415,7 (419,7) Mrd. € aus, die auf dem Niveau des Jahresendes 2025 lag.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Am Ende der ersten neun Monate 2026 wies der Finanzdienstleistungsbereich eine Bilanzsumme in Höhe von 338,8 Mrd. € aus; sie war damit um 5,4% höher als am 31. Dezember 2025.

Die Langfristigen Vermögenswerte erhöhten sich gegenüber dem Jahresende 2025 leicht auf 208,7 (201,4) Mrd. €. Die Vermieteten Vermögenswerte und Forderungen aus Finanzdienstleistungen stiegen im Wesentlichen volumen- und wechselkursbedingt. Darüber hinaus nahmen die sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte zu.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte des Finanzdienstleistungsbereichs lagen mit 130,0 (120,0) Mrd. € spürbar über dem Wert vom Jahresende 2025. Die Vorräte, die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen und der Bestand an Zahlungsmitteln nahmen zu.

Am 30. September 2026 entfielen rund 44,9 (43,4)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns vor Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Ende September 2026 verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen ein Eigenkapital in Höhe von 47,8 (45,7) Mrd. € und übertraf den Wert vom 31. Dezember 2025 leicht. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 14,1 (14,2)%.

Mit 134,6 (123,1) Mrd. € lagen die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich am Ende der ersten neun Monate 2026 spürbar über dem Jahresende 2025. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden nahmen spürbar zu. Die langfristigen Sonstigen Schulden stiegen deutlich.

Die Kurzfristigen Schulden erhöhten sich auf 156,3 (152,6) Mrd. €. Dieser Anstieg war insbesondere auf höhere kurzfristige Finanzschulden zurückzuführen, denen gesunkene kurzfristige Sonstige Schulden gegenüberstanden.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich am 30. September 2026 auf 77,7 Mrd. €; am Jahresende 2025 hatte es 68,4 Mrd. € betragen.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die mit dem Geschäftsbericht 2025 im zusammengefassten Lagebericht veröffentlichte Prognose für das Geschäftsjahr 2026 hatten wir im zweiten Quartal 2026 im Wesentlichen aufgrund deutlich rückläufiger Marktvolumina in China angepasst.

Im dritten Quartal 2026 haben wir unsere Erwartung für das Berichtsjahr vor dem Hintergrund der Auswirkungen der aktualisierten Langfristplanung der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, die zu einer Wertminderung des Firmenwertes führte, sowie aufgrund der weiteren Verschärfung des Marktumfelds – insbesondere in China –, der beschleunigten Verschiebung der Nachfrage zugunsten batterieelektrischer Fahrzeuge und zusätzlicher Restrukturierungsaufwendungen erneut aktualisiert.

Für die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns erwarten wir im Wesentlichen aufgrund des noch stärker als zunächst angenommenen Rückgangs des chinesischen Automobilmarkts einen Wert von rund 8,2 Mio. Fahrzeugen.

Für den Volkswagen Konzern rechnen wir mit Umsatzerlösen von rund 315 Mrd. €, was in etwa dem Mittelpunkt der bisherigen Prognosebandbreite von –3,0 bis 0,0% entspricht. Bei den Umsatzerlösen des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erwarten wir einen Rückgang von bis zu 5% gegenüber dem Vorjahr.

In Bezug auf die operative Umsatzrendite gehen wir im Konzern davon aus, einen Wert von bis zu +1% zu erreichen. Für das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erwarten wir eine operative Umsatzrendite von bis zu –1%. Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen führten die herausfordernde geopolitische Entwicklung sowie das schwierige Zinsumfeld zu einer Anpassung der Prognose für das Operative Ergebnis. Hier erwarten wir ein Operatives Ergebnis, das 3,5 Mrd. € übersteigt. Aus dem Werthaltigkeitstest auf Ebene der Volkswagen AG ergab sich eine nicht zahlungswirksame Wertberichtigung des dem Geschäftssegment Porsche zugeordneten Goodwills in Höhe von 6,4 Mrd. €, die das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns im dritten Quartal 2026 belastete.

Darüber hinaus erwartet die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Ende 2024 mit den Tarifpartnern getroffenen Einigung „Zukunft Volkswagen“ zusätzliche Restrukturierungsaufwendungen aus der Ausweitung von Vorruhestandsregelungen sowie dem angestrebten Verkauf der Volkswagen Osnabrück GmbH. Zudem führte die Entwicklung im chinesischen Automobilmarkt über die operativen Effekte hinaus zu nicht zahlungswirksamen Wertberichtigungen auf Vermögenswerte vollkonsolidierter Gesellschaften in China. Insgesamt belasten diese drei Effekte das Ergebnis im Geschäftsjahr voraussichtlich mit rund 2 Mrd. €, wovon der überwiegende Teil im dritten Quartal 2026 bereits erfasst wurde.

Im zweiten Quartal 2026 hatten wir die Prognose für das Segment Nutzfahrzeuge angepasst. Insbesondere aufgrund von Belastungen aus Anpassungen von Elektromobilitätsprojekten, Restrukturierungsmaßnahmen und Rechtsstreitigkeiten im Nutzfahrzeugbereich prognostizieren wir für die operative Umsatzrendite im Segment Nutzfahrzeuge nunmehr eine Bandbreite von 4,0 bis 6,0%.

Neben den im Berichtszeitraum vorgenommenen Anpassungen bleibt die Prognose für alle übrigen Spitzenkennzahlen unverändert. Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2026 finden Sie auf Seite 31.

Rechtsstreitigkeiten

Dieselthematik

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit

Im Februar 2026 begann vor dem Landgericht München II die Hauptverhandlung in dem Strafverfahren gegen zwei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren.

2. Produktbezogene Klagen weltweit

Im Mai 2026 wies der Superior Court of Justice in Brasilien in der zweiten verbraucherrechtlichen Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge betrifft, die einstweilige Beschwerde („interlocutory appeal“) der Klägerin zurück. Zuvor hatte der Superior Court of Justice im April 2024 bereits die von der Klägerin eingelegte Revision gegen das Berufungsurteil aus Juni 2023 zurückgewiesen. Das Verfahren ist rechtskräftig beendet.

3. Sonderprüfung

In dem Unterlassungsklageverfahren, das die Volkswagen AG gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag eingeleitet hatte, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat, verwarf das Oberlandesgericht Braunschweig im April 2026 die Berufung der Volkswagen AG gegen das klageabweisende Urteil des Landgerichts Braunschweig als unzulässig und begründete dies damit, dass die zunächst erfolgte Bestellung des Sonderprüfers durch die Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts aufgehoben worden sei, sodass gegenwärtig kein Rechtsschutzbedürfnis mehr bestehe. Das Gericht wies aber auch darauf hin, dass Volkswagen im Fall der erneuten Bestellung eines Sonderprüfers nicht gehindert ist, eine neue Unterlassungsklage zu erheben.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Hinsichtlich der Schadensersatzklage der ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) aus dem Jahr 2011 wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche SE im Jahr 2008 bestätigte der Bundesgerichtshof mit Entscheidung aus Juli 2026 den zugunsten der Volkswagen AG und Porsche SE lautenden vorinstanzlichen Musterverfahrensentscheid im Wesentlichen. Das Oberlandesgericht Celle hatte Ende September 2022 in der Vorinstanz sämtliche von der Klägerin beantragten Feststellungsziele zurückgewiesen oder diese für gegenstandslos erklärt und damit den Musterbeklagten vollumfänglich Recht gegeben. Die derzeit ausgesetzten Ausgangsverfahren, in denen gegenüber der Volkswagen AG zuletzt rund 2,26 Mrd. € als Schadensersatz geltend gemacht wurden, werden demnach abzuweisen sein.

Im März 2026 stellte die koreanische Wettbewerbsbehörde das Verfahren ein, in dem unter anderem der Verdacht überprüft worden war, 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“ (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Nach Auffassung der Behörde kann nicht davon ausgegangen werden, dass die untersuchten Verhaltensweisen Auswirkungen auf den koreanischen Markt gehabt haben.

In Russland wurden der Verfahrensnachfolgerin Kameya JSC (Kameya) der ursprünglichen Klägerin Automobile Plant GAZ LLC Nebenforderungen aus dem rechtskräftigen Urteil aus Juli 2024 zugesprochen: Das Gericht ordnete eine bereits durch die Berufungsinstanz bestätigte Inflationsindexierung des titulierten Hauptforderungsbetrages in Höhe von rund 1,6 Mrd. RUB an und sprach der Klägerin erstinstanzlich Verzugszinsen in Höhe von rund 8,3 Mrd. RUB zu. Die Volkswagen AG wird sich weiter umfassend verteidigen.

Nachdem die britische Finanzmarktaufsichtsbehörde (Financial Conduct Authority - FCA) zum Januar 2021 sämtliche Discretionary Commission Arrangements (DCAs) im Markt für Autofinanzierungen verboten hatte, wurde in der Folge auch vom britischen Supreme Court gerichtlich festgestellt, dass Kunden durch hohe Provisionen von Kreditgebern für Kfz-Finanzierungen unfair behandelt wurden, insbesondere wenn diese auch nicht offengelegt wurden. Im Oktober 2025 stellte die FCA den Entwurf eines branchenweiten Entschädigungsprogramms für Fahrzeug-

finanzierungskunden zur Konsultation. Das Entschädigungsprogramm sieht vor, dass Kunden, die in einem bestimmten Zeitraum Finanzierungsverträge abgeschlossen haben, entschädigt werden müssen, wenn sie durch nicht offengelegte Provisionen benachteiligt wurden. Nach Abschluss des Konsultationsverfahrens veröffentlichte die FCA Ende März 2026 ihre endgültigen Regelungen und Leitlinien zum Entschädigungsprogramm. Die Regelungen enthalten eine Reihe von Änderungen gegenüber dem in dem Konsultationspapier beschriebenen Modell. Das Entschädigungsprogramm berücksichtigt nach wie vor nicht die Besonderheiten eines Captive-Finanzierungsinstituts wie der im Konzern davon betroffenen Volkswagen Financial Services (UK) Ltd., Milton Keynes (VWFS UK). Auch aus diesem Grund hat VWFS UK eine Klage gegen das Entschädigungsprogramm eingereicht. Unabhängig vom Ausgang dieses Verfahrens wurden Vorsorgen im Konzernabschluss der Volkswagen Financial Services AG auf Basis des vorliegenden Regelwerks erfasst.

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.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2026 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2025 keine wesentlichen Änderungen.

Im Zusammenhang mit der strategischen Neuausrichtung des Unternehmens setzt der Vorstand der Volkswagen AG unterstützt durch den Aufsichtsrat gemeinsam mit Marken, Gesellschaften und Arbeitnehmervertretern die Anstrengungen fort, einen umfassenden Zukunftsplan 2030 (Group Target Picture) umzusetzen. Die Initiativen des Zukunftsplans 2030 betreffen die Straffung der Modellpalette und der Angebotskomplexität, die Umsetzung eines Programms zur Verbesserung der Kostenstruktur mit Fokus auf Technischer Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Qualität, Vertrieb und Gemeinkosten, die Anpassung der Personalkapazitäten, die Weiterentwicklung der Regionalstrategien, die Reduzierung unseres Beteiligungsportfolios sowie die Stärkung und Vereinfachung unserer Führungs- und Unternehmensstruktur. Außerdem umfasst es die Aufstellung einer wettbewerbsfähigen Produktionsstruktur. Mit dem Zukunftsplan 2030 sollen die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, die dauerhafte Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Volkswagen Konzerns zu sichern.

Ausblick für das Jahr 2026

Unseren Planungen für das Jahr 2026 liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung insgesamt mit einer im Vergleich zu 2025 geringeren Dynamik wachsen wird. Risiken in Bezug auf die gesamtwirtschaftliche Entwicklung sehen wir weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanz-, Energie- und Rohstoffmärkten sowie in strukturellen Defiziten einzelner Länder. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Eskalation im Nahen Osten sowie zunehmende Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA und der globalen Zunahme geoökonomischer Maßnahmen, die geopolitische Spannungen weiter verschärfen können. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Gruppe der Schwellenländer im Durchschnitt eine niedrigere Dynamik aufweisen werden als in 2025.

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. Plötzlich auftretende oder sich verschärfende geopolitische Spannungen und Konflikte könnten darüber hinaus insbesondere zu steigenden Preisen und einer sinkenden Verfügbarkeit von Material und Energie führen sowie eine Neubewertung bestehender Ressourcenallokationen erforderlich machen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2026 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich spürbar unter dem Niveau des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2026 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2026 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2026 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 mit einem Marktvolumen in der Größenordnung des Vorjahres, in den USA rechnen wir für 2026 mit einem Verkaufsvolumen leicht unterhalb des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2026 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt deutlich steigen wird. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2026 voraussichtlich deutlich unter dem Niveau des Vorjahres liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2026 mit einem Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres.

Wir erwarten für 2026, dass die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2026 mit einer Nachfrage, die leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen wird, mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2026 – im Zusammenspiel mit der Entwicklung der Fahrzeugmärkte – weiterhin eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Vor dem Hintergrund stark rückläufiger Marktvolumina in China rechnen wir damit, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns einen Wert von rund 8,2 Mio. Fahrzeugen erreichen werden.

Unsicherheiten ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, in Bezug auf Beschränkungen im internationalen Handel und geopolitische Spannungen, einer steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus sich ändernden Anforderungen aus emissionsbezogenen Regulierungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern im Jahr 2026 Umsatzerlöse von rund 315 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite des Konzerns wird voraussichtlich einen Wert von bis zu +1 % erreichen.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2026 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 11 und 12 % liegen wird. Den Netto-Cashflow des Jahres 2026 erwarten wir zwischen 3 und 6 Mrd. €. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2026 voraussichtlich zwischen 32 und 34 Mrd. € liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätssteuerung fortzusetzen.

Die Prognose basiert auf der Annahme, dass die derzeit gültige Zollsituation im internationalen Handel Bestand hat. Mögliche zukünftige Auswirkungen der Eskalation im Nahen Osten können weiterhin nicht belastbar eingeschätzt werden und sind daher in den prognostizierten Kennzahlen nicht berücksichtigt. Die Prognose beruht auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns; mögliche Auswirkungen aus der Umsetzung des Group Target Picture 2030 sowie der Veräußerung eines Mehrheitsanteils an Everllence sind nicht enthalten.

PROGNOSEÜBERSICHT DER SPITZENKENNZAHLEN

Mrd. €	Ist 2025	Letztgültige Prognose	Aktuelle Prognose für 2026
Auslieferungen an Kunden (in Mio. Fahrzeuge)	9,0	- 7,0 bis - 3,0 %	~ 8,2
Volkswagen Konzern			
Umsatzerlöse	321,9	- 3,0 bis 0 %	~ 315
Operative Umsatzrendite (in %)	2,8	4,0 bis 5,5	bis zu +1 %
Operatives Ergebnis	8,9	in der Bandbreite	in der Bandbreite
Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge			
Umsatzerlöse	244,5	- 4,0 bis - 2,0 %	bis zu - 5 %
Operative Umsatzrendite (in %)	2,0	4,0 bis 5,0	bis zu - 1 %
Operatives Ergebnis	5,0	in der Bandbreite	in der Bandbreite
Segment Nutzfahrzeuge			
Umsatzerlöse	42,5	- 5,0 bis + 7,0 %	- 5,0 bis + 7,0 %
Operative Umsatzrendite (in %)	5,7	4,0 bis 6,0	4,0 bis 6,0
Operatives Ergebnis	2,4	in der Bandbreite	in der Bandbreite
Konzernbereich Finanzdienstleistungen			
Umsatzerlöse	62,1	0 bis + 3,0 %	0 bis + 3,0 %
Operatives Ergebnis	3,7	> 4	> 3,5
Investitionsquote im Konzernbereich Automobile (in %)	11,8	11 bis 12	11 bis 12
Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile	6,4	3 bis 6	3 bis 6
Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile	34,5	32 bis 34	32 bis 34

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, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe 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 2025 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. Wir aktualisieren zukunftsbezogene Aussagen nicht und übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Bericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

Markengruppen und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKENGRUPPEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Zeitraum Januar bis September 2026 Umsatzerlöse in Höhe von 233,4 (238,7) Mrd. €, während sich das Operative Ergebnis auf 0,1 (5,4) Mrd. € belief.

Im Berichtszeitraum setzte die Markengruppe Core 3,8 (3,8) Mio. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse lagen mit 106,4 (107,0) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Das Operative Ergebnis sank auf 4,3 (4,7) Mrd. €.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw lag in den ersten neun Monaten 2026 mit 2,2 (2,3) Mio. Fahrzeugen unter dem Vorjahresniveau, wobei insbesondere der Tayron und der Tera Zuwächse verzeichnen konnten. Bei den vollelektrischen Modellen war der ID.4 beliebt. Der vollelektrische ID. Polo wurde im Markt eingeführt und verzeichnete einen hohen Auftragseingang. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 62,0 (63,8) Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag mit 0,8 (1,5) Mrd. € unter dem Vorjahr. Im Berichtszeitraum wirkten im Vergleich zum Vorjahr neben höheren Aufwendungen für Absatzförderung und negativen Mixeffekten insbesondere Aufwendungen aus der Einstellung der Produktion des ID.4 in den USA sowie in Verbindung mit dem angestrebten Verkauf der Volkswagen Osnabrück GmbH ergebnisbelastend. Zudem fielen die Ergebnisbeiträge der Lizenzzahlungen aus China geringer aus. Wechselkurseffekte sowie geringere Gemeinkosten wirkten positiv, konnten die Belastungen jedoch nicht kompensieren.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Konzernbereich Automobile		Konzernbereich Finanzdienstleistungen
Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Segment Nutzfahrzeuge	Segment Finanzdienstleistungen
Markengruppe Core (Volkswagen Pkw, Škoda, SEAT/CUPRA, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Tech. Components)	Markengruppe Trucks (Scania Vehicle and Services, MAN Truck & Bus, Volkswagen Truck & Bus, International)	Volkswagen Group Mobility TRATON Financial Services Porsche Bank Gruppe
Markengruppe Progressive (Audi, Lamborghini, Bentley, Ducati)		
Markengruppe Sport Luxury (Porsche Automobile)		
CARIAD		
Battery		
Sonstiges		

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Markengruppe Core	3.753	3.771	106.417	106.950	4.326	4.719
Markengruppe Progressive	771	848	42.063	48.380	1.150	1.555
Markengruppe Sport Luxury ¹	176	198	22.143	23.833	1.493	- 228
CARIAD	-	-	1.257	960	- 1.316	- 1.500
Battery	-	-	237	26	- 1.049	- 1.054
Markengruppe Trucks	231	225	31.943	31.188	1.655	1.685
At Equity einbezogene Gesellschaften China ²	1.224	1.882	-	-	-	-
Volkswagen Group Mobility	-	-	47.594	44.140	2.693	2.893
Sonstiges ³	- 274	- 344	- 18.276	- 16.810	- 8.881	- 2.662
Volkswagen Konzern	5.880	6.581	233.378	238.669	71	5.408

1 Inklusive Porsche Finanzdienstleistungen: Umsatz 25.282 (26.864) Mio. €, Operatives Ergebnis 1.735 (40) 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 - 113 (744) Mio. €.

3 Im Operativen Ergebnis im Wesentlichen ergebniswirksame konzerninterne Posten, insbesondere aus der Eliminierung von Zwischengewinnen, inklusive Abschreibungen auf 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	
	2026	2025	2026	2025	2026	2025
Volkswagen Pkw	2.239	2.279	61.953	63.811	813	1.476
Škoda	899	870	23.132	22.342	1.923	1.790
SEAT/CUPRA	468	481	11.109	11.241	6	16
Volkswagen Nutzfahrzeuge	320	324	12.284	12.539	465	220
Tech. Components	-	-	16.614	17.048	1.075	1.114
Konsolidierung	- 174	- 182	- 18.675	- 20.030	45	104
Markengruppe Core	3.753	3.771	106.417	106.950	4.326	4.719

In den ersten neun Monaten 2026 setzte Škoda insgesamt 899 Tsd. Fahrzeuge ab und verzeichnete damit einen Anstieg von 3,4% im Vergleich zum Vorjahr. Die vollelektrischen Modelle Elroq und Enyaq legten beim Absatz ebenso zu wie der Kodiaq. Zudem wurden die vollelektrischen Modelle Epiq und Peaq im Markt eingeführt. Die Umsatzerlöse stiegen um 3,5% auf 23,1 Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag mit 1,9 (1,8) Mrd. € volumenbedingt sowie aufgrund positiver Effekte aus dem Kostenoptimierungsprogramm über dem Niveau des Vorjahres.

Der Absatz von SEAT/CUPRA belief sich im Zeitraum Januar bis September 2026 auf 468 (481) Tsd. Fahrzeuge. Der für Audi gefertigte A1, dessen Produktion im April auslief, sowie der für die Marke Volkswagen Pkw gefertigte ID. Polo sind darin enthalten. Der neue SEAT Ibiza erfreute sich einer höheren Nachfrage. Zudem wurde der vollelektrische CUPRA Raval erfolgreich im Markt eingeführt. Die Umsatzerlöse lagen mit 11,1 (11,2) Mrd. € unter dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis sank auf 6 (16) Mio. €. In einem von gestiegenem Wettbewerbsdruck geprägten Marktumfeld wirkten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum insbesondere höhere Aufwendungen für Absatzförderung sowie Volumeneffekte belastend. Hinzu kamen negative Mixeffekte, unter anderem infolge des gestiegenen BEV-Anteils. Verbesserungen bei den Produkt- und Fixkosten sowie die seit Februar geltende Ausnahmeregelung von den zusätzlichen EU-Zöllen auf den in China produzierten CUPRA Tavascan wirkten sich positiv aus, konnten die Belastungen jedoch nicht vollständig kompensieren.

Im Zeitraum Januar bis September 2026 lag der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge weltweit bei 320 (324) Tsd. Einheiten. Der New Transporter konnte jedoch Zuwächse verzeichnen. Die Umsatzerlöse lagen mit 12,3 (12,5) Mrd. € unter dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis stieg im Vergleich zum Vorjahr auf 465 (220) Mio. €, was im Wesentlichen aus Maßnahmen zur Kostensenkung resultierte.

Die Umsatzerlöse von Tech. Components lagen im Berichtszeitraum bei 16,6 (17,0) Mrd. €. Das Operative Ergebnis war mit 1,1 (1,1) Mrd. € volumen- und mixbedingt leicht niedriger als im Vorjahr.

Der Absatz der Markengruppe Progressive (Audi, Bentley, Lamborghini, Ducati) belief sich in den ersten neun Monaten 2026 auf weltweit 771 (848) Tsd. Automobile. Eine positive Nachfrageentwicklung verzeichneten insbesondere die SUV-Modelle Q3 und Q5 sowie der Audi A5. Ducati verkaufte im Berichtszeitraum 36,8 (40,6) Tsd. Motorräder. Die Umsatzerlöse der Markengruppe Progressive lagen bei 42,1 (48,4) Mrd. €. Das Operative Ergebnis sank auf 1,2 (1,6) Mrd. €. Belastend wirkte insbesondere das geringere Absatzvolumen infolge der gestiegenen Wettbewerbsintensität und der anhaltenden Unsicherheiten aufgrund des Konflikts im Nahen Osten. Der Markteinbruch in China, insbesondere im Verbrennersegment, führte zudem zu rückläufigen Teilelieferungen, die das Ergebnis minderten. Entlastungen ergaben sich infolge geringerer Aufwendungen im Zusammenhang mit Rückstellungen zur CO₂-Flottenregulierung sowie im Zusammenhang mit Restrukturierungsmaßnahmen und aufgrund von Kostenverbesserungen.

Die Markengruppe Sport Luxury (Porsche Automobile) setzte im Zeitraum Januar bis September 2026 weltweit 176 (198) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Modellreihe 911 wurde stärker nachgefragt als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse verringerten sich auf 22,1 (23,8) Mrd. €. Das Operative Ergebnis stieg auf 1,5 (-0,2) Mrd. €, im Wesentlichen bedingt durch geringere Aufwendungen insbesondere aus der strategischen Neuausrichtung. Ein geringeres Absatzvolumen infolge der weiterhin herausfordernden Marktsituation in China sowie eine eingeschränkte Modellverfügbarkeit in bestimmten Modellreihen und Regionen wirkten hingegen belastend.

In den ersten neun Monaten 2026 steigerte CARIAD die Umsatzerlöse um 297 Mio. € auf 1,3 Mrd. €, getragen durch Software-Lieferungen an die Konzernmarken. Das Operative Ergebnis verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 184 Mio. € auf -1,3 (-1,5) Mrd. €. Positiv wirkten Fortschritte aus der Umsetzung des Transformationsprogramms sowie weitere Kostenoptimierungen.

Im Geschäftsfeld Battery sind die weltweiten Batterieaktivitäten des Konzerns – die Fertigung von Batteriezellen sowie weitere Aktivitäten entlang der Batterie-Wertschöpfungskette – zusammengefasst. Der Umsatz verbesserte sich im Berichtszeitraum infolge des Anlaufs der Batteriezellfertigung und erster Auslieferungen an die Konzernmarken im Zusammenhang mit der Markteinführung der Electric Urban Car Family auf 237 (26) Mio. €. Das Operative Ergebnis von Battery lag im Berichtszeitraum infolge des Aufbaus des Geschäftsfelds im Wesentlichen fixkostenbedingt bei -1,0 (-1,1) Mrd. €.

Der Absatz der Markengruppe Trucks (Scania, MAN, International, Volkswagen Truck & Bus) lag im Zeitraum Januar bis September 2026 bei 231 (225) Tsd. Einheiten. Die Umsatzerlöse stiegen auf 31,9 (31,2) Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag mit 1,7 (1,7) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Neben Zolleffekten und höheren Rohmaterialkosten wirkten insbesondere Aufwendungen in Verbindung mit der Anpassung einzelner Projekte im Bereich der Elektromobilität, Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit der geschlossenen Vereinbarung zum Verkauf eines Werks der Marke International in den USA ergebnisbelastend. Höhere Ergebnisbeiträge aus dem Vehicle-Services-Geschäft sowie Volumen-, Mix- und Preiseffekte wirkten positiv, konnten die Belastungen jedoch nicht vollständig kompensieren.

Die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Group Mobility neu abgeschlossenen Verträge belief sich im Berichtszeitraum auf 7,8 (7,8) Mio. Kontrakte. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns stieg bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 41,7 (36,8)%. Ende September 2026 war der Gesamtvertragsbestand mit 28,1 (27,8) Mio. Kontrakten höher als am 31. Dezember 2025. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing lag der Vertragsbestand bei 10,7 (10,5) Mio. Kontrakten, im Bereich Service/Versicherungen waren es 17,4 (17,3) Mio. Kontrakte. Am 30. September 2026 verzeichnete die Volkswagen Bank 2,5 (2,1) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis ging auf 2,7 (2,9) Mrd. € zurück.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In der Region Europa/Übrige Märkte lag der Absatz des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten 2026 mit 3,2 (3,2) Mio. Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzerlöse stiegen auf 152,9 (151,2) Mrd. €.

Auf den Märkten Nordamerikas setzte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 669 (705) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse lagen mit 44,0 (44,8) Mrd. € unter dem Vorjahreswert.

Im Zeitraum Januar bis September 2026 war der Absatz in Südamerika mit 505 (480) Tsd. Fahrzeugen höher als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse stiegen im Wesentlichen volumenbedingt auf 14,8 (14,0) Mrd. €.

In der Region Asien-Pazifik lag der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China – im Berichtszeitraum bei 1,5 (2,2) Mio. Fahrzeugen. Die Umsatzerlöse gingen vor allem aufgrund geringerer Volumina bei der Lieferung von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen nach China auf 21,3 (28,7) Mrd. € zurück. Darin nicht enthalten sind die Umsatzerlöse unserer At Equity einbezogenen Gesellschaften in China.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2026	2025	2026	2025
Europa/Übrige Märkte	3.224	3.205	152.921	151.167
Nordamerika	669	705	43.996	44.805
Südamerika	505	480	14.788	13.958
Asien-Pazifik ¹	1.482	2.191	21.264	28.741
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-	-	410	- 2
Volkswagen Konzern¹	5.880	6.581	233.378	238.669

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 des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	2026	2025
Umsatzerlöse	233.378	238.669
Kosten der Umsatzerlöse	-200.085	-202.021
Bruttoergebnis	33.294	36.648
Vertriebskosten	-16.635	-16.333
Verwaltungskosten	-9.527	-9.598
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-7.060	-5.308
Operatives Ergebnis	71	5.408
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	2.816	566
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-2.344	85
Finanzergebnis	472	651
Ergebnis vor Steuern	544	6.059
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-3.263	-2.654
Ergebnis nach Steuern	-2.720	3.405
davon entfallen auf		
Minderheiten	-1.095	-599
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	449	481
Aktionäre der Volkswagen AG	-2.074	3.523
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €¹	-4,18	7,00
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €¹	-4,07	7,06

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

Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	2026	2025
Ergebnis nach Steuern	-2.720	3.405
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	1.486	3.950
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-432	-1.177
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	1.054	2.772
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	-1.598	980
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	120	-115
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-1.479	865
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	14	-4
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-411	3.634
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.660	-3.890
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	2	3
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	1.663	-3.887
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	-4
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	1.662	-3.891
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	527	2.931
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-1.015	-1.021
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-487	1.910
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	168	-608
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-319	1.302
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-453	-467
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	537	585
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	84	118
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	-28	-34
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	56	84
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-116	75
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-3	-7
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-119	68
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	33	-14
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-86	53
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	260	-151
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	1.574	-2.602
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	1.302	2.984
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-139	-1.952
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	1.163	1.032
Gesamtergebnis	-1.557	4.437
davon entfallen auf		
Minderheiten	-1.240	-249
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	449	481
Aktionäre der Volkswagen AG	-767	4.205

Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Juli bis 30. September

Mio. €	2026	2025
Umsatzerlöse	75.277	80.305
Kosten der Umsatzerlöse	-66.189	-70.059
Bruttoergebnis	9.088	10.246
Vertriebskosten	-5.500	-5.453
Verwaltungskosten	-3.357	-2.984
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-6.091	-3.108
Operatives Ergebnis	-5.860	-1.299
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	2.370	249
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-740	685
Finanzergebnis	1.630	935
Ergebnis vor Steuern	-4.230	-364
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.593	-708
Ergebnis nach Steuern	-5.822	-1.072
davon entfallen auf		
Minderheiten	-1.412	-759
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	238	169
Aktionäre der Volkswagen AG	-4.648	-482
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €¹	-9,29	-0,96
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €¹	-9,24	-0,96

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

Gesamtergebnisrechnung vom 1. Juli bis 30. September

Mio. €	2026	2025
Ergebnis nach Steuern	-5.822	-1.072
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	1.353	148
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-402	-33
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	952	116
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	-1.118	439
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	69	-58
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-1.050	381
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	17	4
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-81	501
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	97	-16
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	1	-2
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	98	-18
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	98	-19
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	294	875
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-428	-520
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-134	355
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	52	-92
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-82	263
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-224	12
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	235	225
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	12	237
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	-5	-75
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	7	163
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-110	4
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-3	-1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-114	2
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	30	2
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-84	5
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-1	-27
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-62	385
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	112	1.141
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-256	-255
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-144	886
Gesamtergebnis	-5.966	-185
davon entfallen auf		
Minderheiten	-1.485	-738
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	238	169
Aktionäre der Volkswagen AG	-4.719	383

Bilanz des Volkswagen Konzerns zum 30. September 2026 und zum 31. Dezember 2025

Mio. €	2026	2025
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	392.022	396.602
Immaterielle Vermögenswerte	84.298	91.474
Sachanlagen	71.417	73.076
Vermietete Vermögenswerte	87.462	82.486
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	102.291	101.230
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	46.553	48.336
Kurzfristige Vermögenswerte	269.393	247.865
Vorräte	63.220	56.042
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	73.432	70.026
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	53.722	53.473
Wertpapiere und Termingeldanlagen	33.084	29.522
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	39.283	38.801
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	6.651	-
Bilanzsumme	661.414	644.467
Passiva		
Eigenkapital	196.398	203.054
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	170.722	174.002
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	12.484	14.275
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	183.205	188.277
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	13.192	14.777
Langfristige Schulden	220.337	214.887
Finanzschulden	145.613	137.214
Rückstellungen für Pensionen	20.739	22.826
Sonstige Schulden	53.984	54.847
Kurzfristige Schulden	244.680	226.525
Finanzschulden	135.214	127.489
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	34.365	30.490
Sonstige Schulden	71.019	68.546
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	4.082	-
Bilanzsumme	661.414	644.467

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 01.01.2025	1.283	14.551	155.130	-2.156	466	-267	-906	303	13.890	182.294	14.437	196.731
Ergebnis nach Steuern	-	-	3.523	-	-	-	-	-	481	4.004	-599	3.405
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	2.665	-3.751	953	96	851	-133	-	682	350	1.032
Gesamtergebnis	-	-	6.188	-3.751	953	96	851	-133	481	4.686	-249	4.437
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	3	-	-	-	-3	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	0	-	-	-	-	-	400	400	-	400
Dividendenausschüttungen	-	-	-3.171	-	-	-	-	-	-571	-3.742	-623	-4.365
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-430	48	0	0	14	0	-	-368	721	353
Übrige Veränderungen	-	-	19	-	-	-	-	1	-	20	129	149
Stand am 30.09.2025	1.283	14.551	157.740	-5.858	1.419	-172	-43	170	14.199	183.290	14.415	197.704
Stand am 01.01.2026	1.283	14.551	161.357	-5.326	1.766	-66	293	142	14.275	188.277	14.777	203.054
Ergebnis nach Steuern	-	-	-2.074	-	-	-	-	-	449	-1.625	-1.095	-2.720
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	983	1.644	-80	41	-1.537	257	-	1.307	-144	1.163
Gesamtergebnis	-	-	-1.091	1.644	-80	41	-1.537	257	449	-317	-1.240	-1.557
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	87	-	-	-	-87	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.728	-1.728	80	-1.647
Dividendenausschüttungen	-	-	-2.619	-	-	-	-	-	-513	-3.132	-295	-3.428
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-14	-	-	-	-	-	-	-14	-3	-17
Übrige Veränderungen	-	-	123	0	8	-5	-	-7	-	119	-127	-8
Stand am 30.09.2026	1.283	14.551	157.843	-3.682	1.694	-29	-1.331	392	12.484	183.205	13.192	196.398

Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	2026	2025
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	38.801	40.296
Ergebnis vor Steuern	544	6.059
Ertragsteuerzahlungen	-3.496	-4.448
Abschreibungen ¹	34.736	27.762
Veränderung der Pensionen	-603	0
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	857	895
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ²	-1.805	-1.753
Brutto-Cashflow	30.233	28.515
Veränderung Working Capital	-19.733	-18.445
Veränderung der Vorräte	-8.473	-4.841
Veränderung der Forderungen	-3.321	-2.951
Veränderung der Verbindlichkeiten	8.222	6.315
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-278	3.293
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-14.271	-17.647
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.612	-2.614
Cashflow laufendes Geschäft	10.499	10.070
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-13.672	-17.219
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-8.547	-9.655
Entwicklungskosten (aktiviert)	-6.208	-6.519
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	488	-1.540
Netto-Cashflow³	-3.173	-7.148
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-2.897	-1.154
Investitionstätigkeit	-16.569	-18.372
Finanzierungstätigkeit	6.697	5.865
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-17	358
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.651	386
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	724	-986
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1.351	-3.423
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.09.⁴	40.152	36.874
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	50.656	45.884
Bruttoliquidität	90.809	82.757
Kreditstand	-280.957	-257.271
Nettoliquidität am 30.09.⁵	-190.149	-174.514
nachrichtlich am 01.01.	-178.506	-169.122

1 Saldiert mit Zuschreibungen.

2 Im Wesentlichen Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.

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

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

5 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 2026

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 2025 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. September 2026 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.

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 2026 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 4,8 % (31. Dezember 2025: 4,2 %) verwendet.

Die Ermittlung des Ertragsteueraufwandes für den Konzern-Zwischenabschluss erfolgt grundsätzlich gemäß IAS 34 (Zwischenberichterstattung) auf Basis der besten Schätzung des durchschnittlichen jährlichen Ertragssteuersatzes, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird. Der außerplanmäßigen Abschreibung auf den dem Geschäftssegment Porsche zugewiesenen Goodwill steht keine korrespondierende steuerliche Entlastung gegenüber. Vor diesem permanenten Effekt beträgt die Konzernsteuerquote rund 47 %. Die ausgewiesene Konzernsteuerquote wird hierdurch deutlich erhöht.

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 2025 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2025 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 2025 ist auch im Internet unter www.volkswagen-group.com/investoren abrufbar.

Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS

Infolge des Endorsement von IFRS 18 „Darstellung und Angaben im Abschluss“ durch die Europäische Union am 13. Februar 2026 erfolgt die Erstanwendung im Volkswagen Konzern in dem Geschäftsjahr, das am 1. Januar 2027 beginnt. Die Auswirkungen des Standards auf die Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen Konzerns befinden sich in Prüfung. Maßgeblich hierfür sind einschlägige Agenda-Entscheidungen des IFRS Interpretations Committee (IC), deren finale Verabschiedung aussteht.

Wesentliche Ereignisse

GOODWILL IMPAIRMENT PORSCHE

Im Zusammenhang mit einer aktualisierten Langfristplanung von Porsche hat der Volkswagen Konzern zum Bilanzstichtag eine Werthaltigkeitsprüfung des dem Geschäftssegment Porsche zugeordneten Goodwills durchgeführt. Das Geschäftssegment Porsche umfasst die Marke Porsche ohne deren Aktivitäten, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet sind. Daraus ergab sich eine nicht zahlungswirksame Wertberichtigung in Höhe von 6,4 Mrd. €, die im Sonstigen betrieblichen Ergebnis des Volkswagen Konzerns erfasst wurde. Dem Werthaltigkeitstest liegt eine Discounted-Cashflow-Berechnung zugrunde. In dieser wurden unter anderem die mittel- und langfristigen Annahmen zur Ermittlung des Nutzungswerts aktualisiert. Das betrifft die operative Umsatzrendite, die im Rahmen des von Porsche kommunizierten Mittelfristkorridors von 10 bis 15 % aktualisiert wurde, sowie angepasste, geringere Volumenprämissen. Neben den aktualisierten Erwartungen von Porsche wirkte sich zudem ein infolge der aktuellen Entwicklungen an den Kapitalmärkten gestiegener gewichteter Kapitalkostensatz des Segments Pkw (WACC) wertmindernd aus. Der WACC vor Steuern betrug 10,2 % (31. Dezember 2025: 9,9 %). Des Weiteren wurde bei der Bewertung eine langfristige Wachstumsrate von 1 % (31. Dezember 2025: 1 %) angenommen. Eine Sensitivitätsanalyse ergab, dass eine Erhöhung des WACC um 0,5 Prozentpunkte zu einem zusätzlichen Wertminderungsbedarf von 3,0 Mrd. € führen würde. Bei einer Reduktion der langfristigen Wachstumsrate um 0,5 Prozentpunkte ergäbe sich ein zusätzlicher Wertminderungsbedarf von 2,1 Mrd. €.

WERTBERICHTIGUNGEN IN CHINA

Aufgrund der Entwicklungen im chinesischen Automobilmarkt hat der Volkswagen Konzern zum Bilanzstichtag eine Werthaltigkeitsprüfung für Vermögenswerte vollkonsolidierter Gesellschaften in China durchgeführt. Daraus ergab sich eine nicht zahlungswirksame Wertberichtigung in Höhe von rund 1,0 Mrd. €, die im Wesentlichen in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst wurde. Diese entfiel auf Immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen. Dem Werthaltigkeitstest auf Ebene der zahlungsmittelgenerierenden Einheit liegt eine Discounted-Cashflow-Berechnung zur Ermittlung des Nutzungswerts zugrunde. Ursächlich für die Wertminderung waren unter anderem aktualisierte, geringere Volumenprämissen sowie niedrigere erwartete Transaktionspreise. Der für China maßgebliche gewichtete Kapitalkostensatz (WACC) vor Steuern betrug 10,0 % (31. Dezember 2025: 10,5 %). Des Weiteren wurde bei der Bewertung eine langfristige Wachstumsrate von 1 % (31. Dezember 2025: 1 %) angenommen.

SINOTRUK

Im Berichtszeitraum hat die TRATON GROUP in drei Tranchen insgesamt 7,10 % der im Umlauf befindlichen Anteile an Sinotruk (Hong Kong) Limited, Hongkong/China (Sinotruk) für 0,7 Mrd. € veräußert. Nach dem Vollzug der letzten Transaktion im Juli 2026 verringerte sich der Anteil der TRATON GROUP an Sinotruk auf 18,15 %. Seit dem Verlust des maßgeblichen Einflusses auf Sinotruk wird die bislang nach der Equity-Methode bilanzierte Beteiligung erfolgsneutral zum Fair Value bilanziert. Aus dem Verkauf der Anteile und der Reklassifizierung der Beteiligung ergab sich im Volkswagen Konzern insgesamt ein Ertrag in Höhe von rund 2,0 Mrd. €, der im Finanzergebnis ausgewiesen wurde und überwiegend nicht zahlungswirksam war.

EVERLLENCE

Am 24. Juni 2026 hat Volkswagen mit Bain Capital eine Vereinbarung über den Verkauf von 51 % der Anteile an der Everllence SE, Augsburg (Everllence) geschlossen. Volkswagen rechnet damit, aus der Leveraged-Buy-out-Transaktion einen Mittelzufluss in Höhe von rund 7,4 Mrd. € zu erzielen. Die finalen Werte sind noch abhängig von der Ertrags- und Liquiditäts-Entwicklung von Everllence bis zum Vollzug der Transaktion. Volkswagen strebt an, die Transaktion vor dem 31. Dezember 2026 abzuschließen; der Zeitplan hängt jedoch insbesondere noch von behördlichen Genehmigungen ab. Die Ergebnisse des zweiten und des dritten Quartals 2026 wurden von der angekündigten Transaktion nicht beeinflusst.

Everllence zählt weltweit zu den führenden Herstellern von Großmotoren, Turbomaschinen und Dekarbonisierungslösungen. Zum 30. Juni 2026 wurde der Everllence Teilkonzern als Zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe nach IFRS 5 klassifiziert. Hierzu finden sich die Angaben unter „IFRS 5 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“.

RIVIAN

Im Rahmen der Kooperation mit dem US-amerikanischen Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) hat Volkswagen im April 2026 auf Basis der im Jahr 2024 geschlossenen Vereinbarung eine weitere Investition in Höhe von 1 Mrd. USD in Rivian Stammaktien getätigt. Dadurch steigt der Beteiligungsanteil von Volkswagen an Rivian auf 15,9 %. Der Kaufpreis basiert auf einem bestimmten durchschnittlichen Marktpreis der Rivian Stammaktien. Die Beteiligung an Rivian wird im Konzernabschluss erfolgsneutral zum Fair Value bewertet. Darüber hinaus wurde im Oktober 2026 ein Darlehen in Höhe von 1 Mrd. USD durch die Rivian and Volkswagen Group Technologies, LLC, Palo Alto/USA abgerufen und an Rivian weitergereicht.

EUROPCAR

Im Oktober 2025 erklärte die Attestor Limited, London/Großbritannien (Attestor) die Ausübung ihrer Put-Option in Bezug auf ihre Beteiligung an der Green Mobility Holding S.A., Strassen/Luxemburg (GMH), der Muttergesellschaft der Europcar Mobility Group S.A., Paris/Frankreich (Europcar). Daraufhin unterzeichneten Volkswagen und Attestor im März 2026 einen Anteilskaufvertrag, wonach Volkswagen 27 % der Anteile an der GMH zu einem Kaufpreis von rund 1 Mrd. € im Jahr 2027 erwerben wird. Dadurch wird sich der Anteil von Volkswagen an der GMH auf 93 % erhöhen. Der Vollzug der Transaktion steht des Weiteren noch unter Vorbehalt der üblichen regulatorischen Genehmigungen.

NEUAUSRICHTUNG PRODUKTIONSSTRATEGIE NORDAMERIKA

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2026 hat die Marke Volkswagen Pkw eine Anpassung der Produktionsstrategie in der Region Nordamerika beschlossen. Im Rahmen der Neuausrichtung auf volumenstärkere, marktnachfrageorientierte Produkte wurde die Fertigung des ID.4 am Standort Chattanooga/USA seit Mitte April 2026 beendet. Daraus ergeben sich außerplanmäßige Abschreibungen von Sachanlagen sowie Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen für ausstehende Verpflichtungen in Höhe von 0,5 Mrd. €, die in den Kosten der Umsatzerlöse sowie dem Sonstigen betrieblichen Ergebnis des Volkswagen Konzerns erfasst 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

Im Juli 2026 hat der Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG die geplante Veräußerung aller Anteile an der MHP Management- und IT-Beratung GmbH, Ludwigsburg, freigegeben. Im August 2026 kam es zum Abschluss eines entsprechenden Verkaufsvertrags. Der Abschluss der Transaktion ist vom Eintritt mehrerer Vollzugsvoraussetzungen abhängig.

Im zweiten Quartal 2026 hat Volkswagen beschlossen, 51 % der Anteile an der Everllence SE, Augsburg, zu veräußern. Der Abschluss der Transaktion wird vor dem 31. Dezember 2026 erwartet, hängt jedoch insbesondere von behördlichen Genehmigungen ab. Zum 30. Juni 2026 wurde die Veräußerungsgruppe Everllence Teilkonzern als Zur Veräußerung gehalten eingestuft. Weitere Erläuterungen dazu siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Der Volkswagen Konzern prüft regelmäßig die strategische Relevanz seines Beteiligungsportfolios. Für nicht mehr strategisch relevante Beteiligungen wird ein Verkauf geprüft. In diesem Zusammenhang wurde der Verkauf eines Anteils einer At Equity Beteiligung beschlossen und in Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte umklassifiziert.

Insgesamt wurden zum 30. September 2026 Vermögenswerte in Höhe von 6.651 Mio. € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 4.082 Mio. € gemäß IFRS 5 als Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden in einer separaten Zeile in der Bilanz ausgewiesen, die im Wesentlichen auf Everllence entfallen.

Im laufenden Geschäftsjahr abgewickelte Transaktionen

Im März 2026 haben die Aufsichtsräte der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche) und der Volkswagen AG die geplanten Veräußerungen der seitens Porsche und durch Tochtergesellschaften gehaltenen Anteile an der Rimac Group d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien, an der Bugatti Rimac d.o.o., Sveta Nedelja/Kroatien und an der Bugatti International Holding S.à.r.l., Luxemburg, sowie weiterer mit den Beteiligungen in Zusammenhang stehender Vermögenswerte freigegeben. Im April 2026 kam es zum Abschluss eines entsprechenden Verkaufsvertrags. Im September 2026 wurde die Transaktion vollzogen. Aus dem Verkauf resultierte ein Veräußerungsgewinn von 0,7 Mrd. €, der sich im Wesentlichen auf das Finanzergebnis auswirkte. Der Zahlungsmittelzufluss belief sich auf insgesamt 1,0 Mrd. €.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2026

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	130.685	21.495	-	152.180	-	-18.338	133.842
Originalteile	12.362	5.100	-	17.462	-	-156	17.306
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	10.290	1.221	21.283	32.793	-	-3.408	29.385
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	6.642	755	-	7.397	-	-51	7.346
Power Engineering	-	-	-	-	3.787	-1	3.786
Motorräder	518	-	-	518	-	0	518
Vermiet- und Leasinggeschäft	927	1.085	17.843	19.854	0	-1.303	18.551
Zinsen und ähnliche Erträge	26	0	11.318	11.344	-	-518	10.826
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	393	9	-	403	-	7	410
Sonstige Umsatzerlöse	9.339	2.278	808	12.424	1.186	-2.203	11.408
	171.182	31.943	51.251	254.376	4.973	-25.971	233.378

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	136.100	21.062	-	157.162	-	-17.028	140.134
Originalteile	12.313	4.982	-	17.295	-	-139	17.156
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	10.403	1.323	19.421	31.147	-	-3.220	27.927
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	10.019	660	-	10.679	-	-55	10.624
Power Engineering	-	-	-	-	3.512	-6	3.506
Motorräder	586	-	-	586	-	1	586
Vermiet- und Leasinggeschäft	787	1.029	16.506	18.321	2	-1.243	17.080
Zinsen und ähnliche Erträge	168	0	10.659	10.827	-	-522	10.305
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	16	11	-	27	-	-29	-2
Sonstige Umsatzerlöse	9.202	2.120	754	12.076	1.272	-1.997	11.352
	179.594	31.188	47.339	258.120	4.786	-24.238	238.669

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 7.237 Mio. € (Vorjahr: 7.085 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 in den Kosten der Umsatzerlöse enthaltenen außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf 3.525 Mio. € (Vorjahr: 2.264 Mio. €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf das Vermietvermögen, aus außerplanmäßigen Abschreibungen infolge der Einstellung der Produktion des Volkswagen ID.4 in den USA sowie aus außerplanmäßigen Abschreibungen auf Vermögenswerte in China. Weitere Erläuterungen hierzu finden sich in der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 betrugen die erfolgswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten im Volkswagen Konzern 13.885 Mio. € (Vorjahr: 14.237 Mio. €).

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 1 der Satzung der Volkswagen AG steht jeder Vorzugsaktie im Verlustfall ein Vorzugsgewinnanteil von 0,11 € zu. Dieser Vorzugsgewinnanteil wäre in Folgejahren nachzuzahlen, sofern es zu keiner Dividendenausschüttung für das laufende Geschäftsjahr kommen sollte und ist somit bei der Ermittlung des Ergebnisses je Aktie im jeweiligen Verlustjahr zu berücksichtigen. Eine Berücksichtigung der Verteilung weiterer Gewinnanteile erfolgt gemäß § 27 Abs. 2 Ziffern 2 und 3 der Satzung der Volkswagen AG. Bei einem den Aktionären der Volkswagen AG zuzurechnenden positiven Ergebnis nach Steuern steht je Vorzugsaktie grundsätzlich eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zu.

		3. QUARTAL		1. - 3. QUARTAL	
		2026	2025	2026	2025
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. €	-5.822	-1.072	-2.720	3.405
Anteil von Minderheiten	Mio. €	-1.412	-759	-1.095	-599
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	238	169	449	481
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	-4.648	-482	-2.074	3.523
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	-2.742	-284	-1.234	2.067
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	-1.906	-198	-840	1.457
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	-9,29	-0,96	-4,18	7,00
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	-9,24	-0,96	-4,07	7,06

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER 2026

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2026	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.09.2026
Immaterielle Vermögenswerte	91.474	7.423	289	14.310	84.298
Sachanlagen	73.076	8.532	871	9.321	71.417
Vermietete Vermögenswerte	82.486	30.233	15.028	10.228	87.462

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 beliefen sich die außerplanmäßigen Abschreibungen auf insgesamt 10.042 Mio. € (Vorjahr: 5.043 Mio. €). Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus einer außerplanmäßigen Abschreibung auf den dem Geschäftssegment Porsche zugewiesenen Goodwill. Darüber hinaus wurden außerplanmäßige Abschreibungen auf das Vermietvermögen, außerplanmäßige Abschreibungen infolge der Einstellung der Produktion des Volkswagen ID.4 in den USA sowie außerplanmäßige Abschreibungen auf Vermögenswerte in China vorgenommen. Weitere Erläuterungen hierzu finden sich in der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

6. Vorräte

Mio. €	30.09.2026	31.12.2025
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.573	8.362
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4.567	4.800
Fertige Erzeugnisse, Waren	37.038	31.924
Kurzfristiges Vermietvermögen	7.911	6.656
Geleistete Anzahlungen	4.206	4.268
Sicherungsgeschäfte Vorräte	-74	33
	63.220	56.042

Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen (ohne Vermietvermögen) betrugen 842 Mio. € (31. Dezember 2025: 828 Mio. €). Wesentliche Zuschreibungen waren nicht vorzunehmen.

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.09.2026	31.12.2025
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	20.596	20.760
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	33.127	32.714
	53.722	53.473

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entfallen 14,6 Mrd. € (31. Dezember 2025: 16,0 Mrd. €) auf den Konzernbereich Automobile.

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2026 in Summe mit 862 Mio. € (Vorjahr: 1.534 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. €).

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

Im Februar 2026 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2014 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 12 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1.750 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Das Eigenkapital und die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns wurden entsprechend gekürzt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 24. März 2026 erfolgt.

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2026	31.12.2025
Anleihen und Schuldverschreibungen	104.805	102.461
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25.173	22.409
Einlagengeschäft	8.179	4.738
Leasingverbindlichkeiten	6.133	6.337
Übrige Finanzschulden	1.323	1.269
	145.613	137.214

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2026	31.12.2025
Anleihen und Schuldverschreibungen	47.872	46.779
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	15.580	14.607
Einlagengeschäft	69.330	63.609
Leasingverbindlichkeiten	1.211	1.320
Übrige Finanzschulden	1.221	1.174
	135.214	127.489

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 2025 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 2026

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN		KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 30.09.2026
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	7.089	7.089
Sonstige Beteiligungen	6.371	-	-	-	3.069	9.440
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	254	55.924	56.911	-	46.113	102.291
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.273	7.651	7.710	2.190	-	11.114
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	20.596	20.596	-	-	20.596
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	48	47.388	47.388	-	25.996	73.432
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.033	14.148	14.148	1.840	-	18.022
Wertpapiere und Termingeldanlagen	30.581	2.503	2.503	-	-	33.084
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	39.283	39.283	-	-	39.283
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	2.173	2.173	-	4.478	6.651
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	-	139.480	138.629	-	6.133	145.613
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.380	2.763	2.733	1.458	-	6.601
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	-	134.003	134.003	-	1.211	135.214
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	34.365	34.365	-	-	34.365
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.252	13.083	13.083	1.103	-	15.438
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	1.094	1.094	-	2.988	4.082

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2025

	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2025
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	9.996
Sonstige Beteiligungen	4.328	-	-	-	3.038
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1	54.637	55.998	-	46.592
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.387	7.514	7.837	2.791	-
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	20.760	20.760	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	45.755	45.755	-	24.257
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.346	14.569	14.569	2.243	-
Wertpapiere und Termingeldanlagen	28.118	1.404	1.404	-	-
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	38.801	38.801	-	-
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	-	130.877	132.015	-	6.337
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.027	2.802	2.824	1.593	-
Kurzfristige Schulden					
Finanzschulden	-	126.169	126.169	-	1.320
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	30.490	30.490	-	-
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	953	11.493	11.493	1.197	-

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 72,1 Mrd. € (Vorjahr: 70,8 Mrd. €) und einen Fair Value von 72,5 Mrd. € (Vorjahr: 72,1 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. €	30.09.2026	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	6.371	2.110	3.732	529
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	254	-	-	254
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.273	-	782	491
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	48	-	-	48
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.033	-	1.739	294
Wertpapiere und Termingeldanlagen	30.581	28.949	1.028	604
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.380	-	2.051	329
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.252	-	616	636

Mio. €	31.12.2025	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	4.328	86	3.534	708
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1	-	-	1
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.387	-	884	503
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	-	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	13	-	-	13
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.346	-	1.647	1.699
Wertpapiere und Termingeldanlagen	28.118	27.339	600	180
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.027	-	1.428	599
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	953	-	386	568

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	30.09.2026	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.190	-	1.954	235
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.840	-	1.840	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.458	-	1.396	62
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.103	-	1.103	-

Mio. €	31.12.2025	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.791	-	2.504	287
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.243	-	2.243	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.593	-	1.519	74
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.197	-	1.197	-

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, die an einem öffentlichen Markt notiert sind und gehandelt werden. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven, Rohstoffpreise sowie Börsenkurse notierter Anteile verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden. Fair Values der Stufe 3 errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Volkswagen Konzern sind der Stufe 3 langfristige Warentermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Die Extrapolation erfolgt auf Basis von beobachtbaren Inputfaktoren für die unterschiedlichen Rohstoffe, welche über Preisserviceagenturen bezogen werden. Des Weiteren werden in der Stufe 3 Optionen auf Eigenkapitalinstrumente und Restwertsicherungsmodelle, Forderungen aus Kundenfinanzierung sowie Fahrzeugfinanzierungsprogramme und sonstige Beteiligungen gezeigt. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei insbesondere die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuelle Diskontzinssätze verwendet. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Value für die Restwertsicherungsmodelle sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle. Zur Bewertung der Fahrzeugfinanzierungsprogramme wird insbesondere der entsprechende Fahrzeugpreis berücksichtigt.

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

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	Zur Veräußerung gehaltene finanzielle Vermögenswerte
Stand am 01.01.2026	3.104	1.167	-
Währungsänderungen	18	20	-
Änderung Konsolidierungskreis	0	-	-
Gesamtergebnis	-474	306	-
erfolgswirksam	-500	306	-
erfolgsneutral	26	-	-
Zugänge (Zukäufe)	1.035	-	62
Realisierungen	-807	-527	-62
Umgliederung in Stufe 2	-594	-1	-
Umgliederung Hedge Accounting	0	1	-
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-62	-	-
Stand am 30.09.2026	2.220	965	-
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-500	-306	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-8	-306	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-9	-305	-
Finanzergebnis	-492	-	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	9	-	-

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2025	2.607	977
Währungsänderungen	-106	-52
Änderung Konsolidierungskreis	-15	-
Gesamtergebnis	1.222	20
erfolgswirksam	819	20
erfolgsneutral	404	-
Zugänge (Zukäufe)	222	-
Realisierungen	-473	-248
Umgliederung in Stufe 2	0	-1
Umgliederung Hedge Accounting	0	2
Stand am 30.09.2025	3.456	699
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	819	-20
Sonstiges betriebliches Ergebnis	83	1
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	82	1
Finanzergebnis	736	-21
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	728	-

ENTWICKLUNG DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen	Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen
Stand am 01.01.2026	287	74
Währungsänderungen	-	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Gesamtergebnis	160	14
erfolgswirksam	0	0
erfolgsneutral	160	14
Umgliederung nicht Hedge Accounting	0	-1
Umgliederung in Stufe 2	-212	-25
Stand am 30.09.2026	235	62

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen	Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehungen
Stand am 01.01.2025	74	152
Währungsänderungen	-	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Gesamtergebnis	115	5
erfolgswirksam	1	0
erfolgsneutral	114	5
Umgliederung nicht Hedge Accounting	0	-2
Umgliederung in Stufe 2	-55	-55
Stand am 30.09.2025	134	100

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

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Warentermingeschäfte zum 30. September 2026 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) und das Eigenkapital um 156 Mio. € (Vorjahr: 230 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Optionen auf Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariable 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 2026 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 1 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. September 2026 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 1 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 Risikovariable. 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 2026 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 436 Mio. € (Vorjahr: 453 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2026 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 438 Mio. € (Vorjahr: 455 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. September 2026 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 12 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. September 2026 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 8 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn der Börsenkurs des zum Fair Value bewerteten Wandeldarlehens zum 30. September 2026 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 121 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn der Börsenkurs zum 30. September 2026 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 121 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2026 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 9 Mio. € (Vorjahr: 13 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2026 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 9 Mio. € (Vorjahr: 13 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. September 2026 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 31 Mio. € (Vorjahr: 76 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 31 Mio. € (Vorjahr: 74 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 6 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. €	30.09.2026	30.09.2025
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	39.283	36.874
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	870	-
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	40.152	36.874

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. - 3. QUARTAL	
	2026	2025
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.651	386
Dividendenzahlungen	-3.428	-4.365
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-17	358
Aufnahmen von Anleihen	35.884	23.740
Tilgungen von Anleihen	-32.406	-24.419
Aufnahmen von Schuldverschreibungen ¹	34.868	17.884
Tilgungen von Schuldverschreibungen ¹	-36.433	-17.430
Veränderungen der übrigen Finanzschulden ¹	10.908	10.762
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-1.029	-1.051
	6.697	5.865

1 Die Commercial Paper werden ab dem vierten Quartal des Geschäftsjahres 2025 unter „Aufnahmen/Tilgungen von Schuldverschreibungen“ ausgewiesen. Im Vergleichszeitraum erfolgte der Ausweis noch unter „Veränderungen der übrigen Finanzschulden“. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

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 drei berichtspflichtigen Segmenten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge 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.

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

Informationen über andere Geschäftstätigkeiten und Geschäftssegmente, die nicht berichtspflichtig sind, werden unter „Sonstige operative Gesellschaften“ zusammengefasst. Darin enthalten ist im Wesentlichen das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik.

Die Überleitung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion.

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

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

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

BERICHTSSEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2026

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	150.298	31.258	47.728	229.284	4.084	10	233.378
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	20.884	685	3.523	25.092	889	-25.981	-
Umsatzerlöse	171.182	31.943	51.251	254.376	4.973	-25.971	233.378
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	-2.605	1.663	3.004	2.061	462	-2.452	71

BERICHTSSEGMENTE VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	160.178	30.421	44.203	234.802	3.896	-29	238.669
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	19.415	767	3.136	23.318	891	-24.208	-
Umsatzerlöse	179.594	31.188	47.339	258.120	4.786	-24.238	238.669
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	2.225	1.689	3.096	7.010	277	-1.879	5.408

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. - 3. QUARTAL	
	2026	2025
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	2.061	7.010
Sonstige operative Gesellschaften	462	277
Konzernfinanzierung	-24	-23
Konsolidierung/Holdingfunktion	-2.428	-1.856
Operatives Ergebnis	71	5.408
Finanzergebnis	472	651
Konzernergebnis vor Steuern	544	6.059

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	
	2026	2025	2026	2025
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	3	3	0	0
Aufsichtsräte	1	2	1	2
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	907	895	1.446	1.605
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	6.757	11.628	1.335	1.359
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	353	392	1.924	2.071
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	4	5	4	3

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.09.2026	31.12.2025	30.09.2026	31.12.2025
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	0	0	0	0
Aufsichtsräte	0	0	97	92
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.735	1.974	2.418	2.252
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	17.888	19.046	5.294	5.363
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	634	456	1.326	1.083
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	3	1	2	2

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 511 Mio. € (Vorjahr: 1.299 Mio. €) nicht enthalten. Weiterhin beinhalten die Tabellen ebenfalls nicht die an die Porsche SE gezahlten Dividenden in Höhe von 947 Mio. € (Vorjahr: 1.271 Mio. €) sowie die an das Land Niedersachsen gezahlte Dividende in Höhe von 307 Mio. € (Vorjahr: 372 Mio. €).

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 14.167 Mio. € (31. Dezember 2025: 14.714 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 2.713 Mio. € (31. Dezember 2025: 3.957 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 953 Mio. € (31. Dezember 2025: 1.108 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 138 Mio. € (31. Dezember 2025: 181 Mio. €).

In den ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen sind zweifelhafte Forderungen enthalten, welche in Höhe von 716 Mio. € (31. Dezember 2025: 561 Mio. €) wertberichtigt wurden. In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 236 Mio. € (Vorjahr: 363 Mio. €) an.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 85 Mio. € (31. Dezember 2025: 76 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2026 Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 425 Mio. € (Vorjahr: 684 Mio. €) getätigt.

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

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

15. Rechtsstreitigkeiten

DIESELTHEMATIK

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit

Im Februar 2026 begann vor dem Landgericht München II die Hauptverhandlung in dem Strafverfahren gegen zwei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren.

2. Produktbezogene Klagen weltweit

Im Mai 2026 wies der Superior Court of Justice in Brasilien in der zweiten verbraucherrechtlichen Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge betrifft, die einstweilige Beschwerde („interlocutory appeal“) der Klägerin zurück. Zuvor hatte der Superior Court of Justice im April 2024 bereits die von der Klägerin eingelegte Revision gegen das Berufungsurteil aus Juni 2023 zurückgewiesen. Das Verfahren ist rechtskräftig beendet.

3. Sonderprüfung

In dem Unterlassungsklageverfahren, das die Volkswagen AG gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag eingeleitet hatte, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat, verwarf das Oberlandesgericht Braunschweig im April 2026 die Berufung der Volkswagen AG gegen das klageabweisende Urteil des Landgerichts Braunschweig als unzulässig und begründete dies damit, dass die zunächst erfolgte Bestellung des Sonderprüfers durch die Entscheidungen des Bundesverfassungsgerichts aufgehoben worden sei, sodass gegenwärtig kein Rechtsschutzbedürfnis mehr bestehe. Das Gericht wies aber auch darauf hin, dass Volkswagen im Fall der erneuten Bestellung eines Sonderprüfers nicht gehindert ist, eine neue Unterlassungsklage zu erheben.

WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

Hinsichtlich der Schadensersatzklage der ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) aus dem Jahr 2011 wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche SE im Jahr 2008 bestätigte der Bundesgerichtshof mit Entscheidung aus Juli 2026 den zugunsten der Volkswagen AG und Porsche SE lautenden vorinstanzlichen Musterverfahrensentscheid im Wesentlichen. Das Oberlandesgericht Celle hatte Ende September 2022 in der Vorinstanz sämtliche von der Klägerin beantragten Feststellungsziele zurückgewiesen oder diese für gegenstandslos erklärt und damit den Musterbeklagten vollumfänglich Recht gegeben. Die derzeit ausgesetzten Ausgangsverfahren, in denen gegenüber der Volkswagen AG zuletzt rund 2,26 Mrd. € als Schadensersatz geltend gemacht wurden, werden demnach abzuweisen sein.

Im März 2026 stellte die koreanische Wettbewerbsbehörde das Verfahren ein, in dem unter anderem der Verdacht überprüft worden war, 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“ (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Nach Auffassung der Behörde kann nicht davon ausgegangen werden, dass die untersuchten Verhaltensweisen Auswirkungen auf den koreanischen Markt gehabt haben.

In Russland wurden der Verfahrensnachfolgerin Kameya JSC (Kameya) der ursprünglichen Klägerin Automobile Plant GAZ LLC Nebenforderungen aus dem rechtskräftigen Urteil aus Juli 2024 zugesprochen: Das Gericht ordnete eine bereits durch die Berufungsinstanz bestätigte Inflationsindexierung des titulierten Hauptforderungsbetrages in Höhe von rund 1,6 Mrd. RUB an und sprach der Klägerin erstinstanzlich Verzugszinsen in Höhe von rund 8,3 Mrd. RUB zu. Die Volkswagen AG wird sich weiter umfassend verteidigen.

Nachdem die britische Finanzmarktaufsichtsbehörde (Financial Conduct Authority - FCA) zum Januar 2021 sämtliche Discretionary Commission Arrangements (DCAs) im Markt für Autofinanzierungen verboten hatte, wurde in der Folge auch vom britischen Supreme Court gerichtlich festgestellt, dass Kunden durch hohe Provisionen von Kreditgebern für Kfz-Finanzierungen unfair behandelt wurden, insbesondere wenn diese auch nicht offengelegt wurden. Im Oktober 2025 stellte die FCA den Entwurf eines branchenweiten Entschädigungsprogramms für Fahrzeugfinanzierungskunden zur Konsultation. Das Entschädigungsprogramm sieht vor, dass Kunden, die in einem bestimmten Zeitraum Finanzierungsverträge abgeschlossen haben, entschädigt werden müssen, wenn sie durch nicht offengelegte Provisionen benachteiligt wurden. Nach Abschluss des Konsultationsverfahrens veröffentlichte die FCA Ende März 2026 ihre endgültigen Regelungen und Leitlinien zum Entschädigungsprogramm. Die Regelungen enthalten eine Reihe von Änderungen gegenüber dem in dem Konsultationspapier beschriebenen Modell. Das Entschädigungsprogramm berücksichtigt nach wie vor nicht die Besonderheiten eines Captive-Finanzierungsinstituts wie der im Konzern davon betroffenen Volkswagen Financial Services (UK) Ltd., Milton Keynes (VWFS UK). Auch aus diesem Grund hat VWFS UK eine Klage gegen das Entschädigungsprogramm eingereicht. Unabhängig vom Ausgang dieses Verfahrens wurden Vorsorgen im Konzernabschluss der Volkswagen Financial Services AG auf Basis des vorliegenden Regelwerks erfasst.

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.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2026 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2025 keine wesentlichen Änderungen.

Im Zusammenhang mit der strategischen Neuausrichtung des Unternehmens setzt der Vorstand der Volkswagen AG unterstützt durch den Aufsichtsrat gemeinsam mit Marken, Gesellschaften und Arbeitnehmervertretern die Anstrengungen fort, einen umfassenden Zukunftsplan 2030 (Group Target Picture) umzusetzen. Die Initiativen des Zukunftsplans 2030 betreffen die Straffung der Modellpalette und der Angebotskomplexität, die Umsetzung eines Programms zur Verbesserung der Kostenstruktur mit Fokus auf Technischer Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Qualität, Vertrieb und Gemeinkosten, die Anpassung der Personalkapazitäten, die Weiterentwicklung der Regionalstrategien, die Reduzierung unseres Beteiligungsportfolios sowie die Stärkung und Vereinfachung unserer Führungs- und Unternehmensstruktur. Außerdem umfasst es die Aufstellung einer wettbewerbsfähigen Produktionsstruktur. Mit dem Zukunftsplan 2030 sollen die notwendigen Voraussetzungen geschaffen werden, die dauerhafte Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Volkswagen Konzerns zu sichern.

16. Eventualverbindlichkeiten

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich insbesondere durch die Erfassung zusätzlicher rechtlicher und steuerlicher Umfänge im Vergleich zum Konzernabschluss 2025 um 1,1 Mrd. € auf 11,4 Mrd. € erhöht.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2025 nicht wesentlich verändert und belaufen sich zum 30. September 2026 auf 40,5 Mrd. €.

18. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem 30. September 2026 hat es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung für die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gegeben.

Wolfsburg, 27. Oktober 2026

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 2026 bis 30. September 2026, 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, 28. Oktober 2026

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Gaenslen
Wirtschaftsprüfer

Dr. Janze
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

BEV (Battery Electric Vehicle)

Fahrzeug mit ausschließlich elektrischem Antrieb und extern aufladbarer Batterie, bei dem die zum Antrieb erforderliche Energie vollständig in einer Antriebsbatterie gespeichert und kein Verbrennungsmotor vorhanden ist.

EREV (Extended Range Electric Vehicle)

Fahrzeug mit elektrischem Hauptantrieb und extern aufladbarer Batterie, bei dem ein zusätzlicher Verbrennungsmotor ausschließlich als Generator zur Erzeugung elektrischer Energie und damit zur Reichweitenverlängerung dient, ohne die Räder direkt anzutreiben.

Gesamtrendite Aktie

Die Gesamtrendite (auch bekannt als Total Shareholder Return (TSR)) einer Aktie ist eine Kennzahl, die sowohl die Kursentwicklung als auch die Dividenden berücksichtigt. Unter der Annahme der Re-Investition der gezahlten Dividende (ohne Steuerabzug) zum Zeitpunkt der ersten Kursnotierung Ex-Dividende wird der Kurswert am Ende des Betrachtungszeitraums mit dem Kurswert zu Beginn prozentual ins Verhältnis gesetzt.

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.

PHEV (Plug-in Hybrid Electric Vehicle):

Fahrzeug mit kombiniertem elektrischem und verbrennungsmotorischem Antrieb sowie extern aufladbarer Batterie, bei dem sowohl der Elektromotor als auch der Verbrennungsmotor – einzeln oder gemeinsam – direkt zum Antrieb der Räder eingesetzt werden können.

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 und spiegelt deren Anteil an den Umsatzerlösen wider: 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 und Digitalisierung unseres Produktportfolios, dem Ausbau unserer Batteriekompetenz, der Entwicklung von Software und neuer Plattformen sowie dem Aufbau neuer Technologien. Die F&E-Quote spiegelt unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider. 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, Erweiterung Elektrifizierung und Digitalisierung 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, und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen ab.

Operatives Ergebnis

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

Operative Umsatzrendite

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

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

→ 9. März 2027

Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG

→ 29. April 2027

Zwischenbericht Januar – März 2027

→ 11. Juni 2027

Hauptversammlung der Volkswagen AG

→ 23. Juli 2027

Halbjahresfinanzbericht 2027

→ 28. Oktober 2027

Zwischenbericht Januar – September 2027