



**VOLKSWAGEN**

AKTIENGESELLSCHAFT

# Zwischenbericht

JANUAR – SEPTEMBER 2020

# Wesentliche Zahlen

## VOLKSWAGEN KONZERN

	3. QUARTAL			1. – 3. QUARTAL		
	2020	2019	%	2020	2019	%
<b>Mengendaten<sup>1</sup> in Tsd.</b>						
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	2.612	2.640	-1,1	6.505	8.005	-18,7
Absatz (Fahrzeuge)	2.575	2.645	-2,6	6.311	7.983	-21,0
Produktion (Fahrzeuge)	2.445	2.553	-4,2	6.107	7.975	-23,4
Belegschaft (am 30.09.2020/31.12.2019)				664,2	671,2	-1,0
<b>Finanzdaten nach IFRS in Mio. €</b>						
Umsatzerlöse	59.355	61.420	-3,4	155.486	186.617	-16,7
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	3.183	4.816	-33,9	2.380	14.795	-83,9
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	5,4	7,8		1,5	7,9	
Sondereinflüsse	-	-275	x	-687	-1.257	-45,4
Operatives Ergebnis	3.183	4.541	-29,9	1.693	13.539	-87,5
Operative Umsatzrendite (%)	5,4	7,4		1,1	7,3	
Ergebnis vor Steuern	3.606	5.080	-29,0	2.254	14.637	-84,6
Umsatzrendite vor Steuern (%)	6,1	8,3		1,4	7,8	
Ergebnis nach Steuern	2.751	3.986	-31,0	1.731	11.154	-84,5
<b>Konzernbereich Automobile<sup>2</sup></b>						
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	3.496	3.665	-4,6	10.191	10.697	-4,7
F&E-Quote (%)	7,2	7,2		8,1	6,8	
Cash-flow laufendes Geschäft	10.162	7.398	+37,4	13.171	20.921	-37,0
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft <sup>3</sup>	3.938	4.354	-9,6	11.754	12.309	-4,5
davon: Sachinvestitionen	2.292	2.985	-23,2	6.422	8.186	-21,6
Sachinvestitionsquote (%)	4,7	5,9		5,1	5,2	
Netto-Cash-flow	6.224	3.044	x	1.418	8.612	-83,5
Netto-Liquidität am 30.09.				24.848	19.787	+25,6

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

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

3 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 3. Quartal 3.754 (4.263) Mio. €, Januar bis September 10.657 (11.714) Mio. €.

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

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

# Wesentliche Fakten

- > Geschäft des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten 2020 stark von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt; weltweit eingeleitete Gegenmaßnahmen zeigen Wirkung
- > Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns nehmen um 18,7 % auf 6,5 (8,0) Mio. Fahrzeuge ab; Rückgänge in allen Regionen, Pkw-Marktanteil ausgebaut
- > Umsatzerlöse des Konzerns gehen um 16,7 % auf 155,5 Mrd. € zurück
- > Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen liegt mit 2,4 Mrd. € um 12,4 Mrd. € unter dem Vorjahreswert; nachfragebedingt geringere Volumina; negative Effekte aus Fair-Value-Bewertungen auf Derivate außerhalb des Hedge-Accounting sowie aus Währungseinflüssen stehen nicht liquiditätswirksamen Ertrag aus der Einbringung der AID in das Joint Venture mit Ford zu autonomem Fahren entgegen
- > Operatives Ergebnis positiv in Höhe von 1,7 (13,5) Mrd. €; negative Sondereinflüsse aus der Dieseldematik von –0,7 (–1,3) Mrd. €
- > Ergebnis vor Steuern beläuft sich auf 2,3 (14,6) Mrd. €
- > Netto-Cash-flow des Automobilbereichs bei 1,4 (8,6) Mrd. € und reflektiert die Normalisierung im Working Capital im Gesamt-Neun-Monatszeitraum; Sachinvestitionsquote beläuft sich auf 5,1 (5,2) %
- > Netto-Liquidität im Automobilbereich beträgt 24,8 Mrd. €; erfolgreiche Platzierung einer Hybridanleihe stärkt die Kapitalausstattung; Dividendenzahlung in Höhe von 2,4 Mrd. € im Oktober
- > Begeisternde Produkte:
  - Volkswagen Pkw feiert die Weltpremiere des ID.4, das zweite Modell auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB); Nachfolger des Golf Variant und des Golf Alltrack vorgestellt
  - Audi zeigt den überarbeiteten Q2 sowie die Studie Q4 Sportback e-tron concept
  - Bei ŠKODA debütiert mit dem Enyaq iV das erste Serienmodell auf Basis des MEB
  - Porsche präsentiert den umfangreich überarbeiteten Panamera
  - Bentley stellt den Nachfolger des erfolgreichen Bentayga vor
  - Lamborghini beeindruckt mit dem offenen Sián Roadster
  - Volkswagen Nutzfahrzeuge erweitert seine California-Familie um den Caddy California

# Wichtige Ereignisse

## WELTWEITE AUSBREITUNG DES CORONAVIRUS (SARS-COV-2)

Ende Dezember 2019 wurden in Wuhan, in der chinesischen Provinz Hubei erste Fälle einer Atemwegserkrankung mit teilweise tödlichem Verlauf bekannt, die auf ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren zurückzuführen ist. Ab Mitte Januar 2020 traten auch Infektionen außerhalb Chinas auf. In Europa stieg die Zahl der infizierten Personen im Verlauf des Februars und insbesondere im März und im April 2020 laufend an. Während dort im weiteren Verlauf des zweiten Quartals 2020 vielerorts rückläufige Neuinfektionen verzeichnet wurden, erhöhte sich die Dynamik in Nord-, Mittel- und Südamerika, in Afrika sowie in Teilen Asiens. Im zweiten Quartal wurden vor allem in Europa viele der zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen sukzessive wieder gelockert. Dazu gehörten unter anderem die teilweise Aufhebung von Grenzkontrollen und Reisebeschränkungen, die Reduzierung von Ausgangsbeschränkungen sowie erweiterte Öffnungen von Geschäften und öffentlichen Einrichtungen. Zudem wurden von der Kommission der Europäischen Union sowie von zahlreichen Regierungen in Europa Hilfspakete zur Unterstützung der Wirtschaft verabschiedet. Auch in anderen Regionen wurden von den Regierungen konjunkturstützende Maßnahmen eingeleitet, um den massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens infolge der Covid-19-Pandemie entgegenzuwirken. Während des dritten Quartals und insbesondere zu Beginn des vierten Quartals 2020 war weltweit vielerorts ein erneuter, teilweise sehr dynamischer Anstieg der Neuinfektionen zu verzeichnen, so dass zuvor eingeleitete Lockerungen situationsbezogen wieder zurückgenommen wurden.

## NEUE KONZERNMODELLE VORGESTELLT

Die Marken des Volkswagen Konzerns nutzten auch im dritten Quartal 2020 aufgrund der Ausbreitung des Coronavirus und der damit einhergehenden Bemühungen zur Eindämmung der Pandemie hauptsächlich Online-Präsentationen, um ihre neuen Fahrzeuge und Technologien vorzustellen.

Die Marke Volkswagen Pkw feierte im dritten Quartal 2020 die Weltpremiere des ID.4, der erste vollelektrische SUV der Marke. Kraftvolle Proportionen, fließende Linien und ein plastisch geformtes Heck prägen das Exterieur und verleihen dem Allrounder hohe aerodynamische Qualitäten. Der Innenraum besticht durch ein großzügiges Platzangebot, puristisches Design, effektvolle Beleuchtung und nachhaltige Bezugsmaterialien. Das Bedienkonzept basiert auf zwei Displays – eines davon mit bis zu 12 Zoll Diagonale und Touch-Funktion – und kommt, auch dank der natürlichen Sprachbedienung „Hallo ID.“, ohne physische Tasten und Schalter aus. Optional ist ein Head-up-Display mit Augmented-Reality

erhältlich, das einige Anzeigen, beispielsweise die Abbiegepeile der Navigation, mit der Realität fusioniert. Der an der Hinterachse sitzende Elektroantrieb des ID.4 leistet 150 kW (204 PS) und beschleunigt das Fahrzeug in 8,5 sec von 0 auf 100 km/h, die Spitzengeschwindigkeit liegt bei 160 km/h. Die unter der Passagierzelle liegende Batterie sorgt für einen tiefen Schwerpunkt, speichert bis zu 77 kWh Energie und erlaubt damit eine Reichweite von bis zu 520 km. Der ID.4 ist nach dem ID.3 das zweite Modell von Volkswagen Pkw auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB); er soll zukünftig in Europa, in China und später auch in den USA gebaut und verkauft werden. Volkswagen Pkw feierte zudem das Debüt des neuen Golf Variant. Der kompakte Kombi präsentiert sich in einem kraftvollen Design und ist geräumiger, dynamischer und digitaler als sein Vorgänger. Der Zuwachs an Länge um 66 mm ordnet die Proportionen neu und lässt den Golf Variant gestreckter und flacher wirken. Zur Serienausstattung zählen der Spurhalteassistent Lane Assist, das Umfeldbeobachtungssystem Front Assist mit City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung, der neue Abbiegeassistent, die elektronische Differenzialsperre XDS, die lokale Gefahrenwarnung Car2X, das Startsystem Keyless Start und eine automatische Fahrlichtschaltung. Im Innenraum überzeugen unter anderem das digitale Cockpit, das Online-Infotainmentsystem Composition mit 8,25 Zoll Touchscreen sowie die Online-Dienste und -Funktionen von We Connect und We Connect Plus. Zum Antriebsportfolio gehören ein eTSI-Motor mit Mild-Hybridantrieb sowie innovative TDI-Motoren mit zwei SCR-Katalysatoren (Selective Catalytic Reduction) für geringere Emissionen. Parallel debütierte auch der robuste Golf Alltrack. Er verfügt serienmäßig über den permanenten Allradantrieb 4MOTION, erhöhte Bodenfreiheit, eine Allterrain-Optik inklusive spezifischer Stoßfänger und ein individualisiertes Interieur. Dank des Allradantriebs ist er als Zugfahrzeug für bis zu 2.000 kg Anhängelast einsetzbar. Neben dem Golf Variant und dem Golf Alltrack stellte Volkswagen Pkw im dritten Quartal 2020 den überarbeiteten Tiguan vor. Die umgestaltete Frontpartie des erfolgreichen SUVs wird geprägt von einem markanten Kühlergrill und LED-Matrixscheinwerfern. Im Innenraum kommen neue Touch-Bedienmöglichkeiten am Lenkrad und bei der Klimaanlage zum Einsatz. Volkswagen elektrifiziert den Tiguan erstmals mit einem modernen Plug-in-Hybridantrieb. Außerdem ist er als besonders dynamischer Tiguan R erhältlich.

Die Marke Audi stellte im dritten Quartal 2020 den überarbeiteten Q2 vor. Die Linienführung des robusten Allrounders ist sportlich gestreckt und kraftvoll zugleich und lässt den kompakten SUV selbstbewusst auftreten. Das markante Design unterstreichen LED-Scheinwerfer, optional auch mit der innovativen Matrix-LED-Technologie, die ein intelligent

geregeltes Fernlicht ermöglicht. Der geräumige Innenraum bietet fünf Passagieren Platz und führt die straffe Formensprache des Exterieurs fort. Das Audi virtual cockpit verfügt über ein 12,3 Zoll Display. Hinzu kommt die MMI Navigation plus mit LTE-Modul, die ein 8,3 Zoll Display bietet und über einen Dreh-Drück-Steller auf der Mittelkonsole (MMI touch) oder per natürlich-sprachlicher Steuerung bedient werden kann. Das Bang & Olufsen Premium Sound System mit 14 Lautsprechern und 705 Watt Leistung sticht heraus im Segment der kleinen SUV. Die Palette kraftvoller Antriebe besteht aus drei TFSI- und zwei TDI-Motoren. Nach dem Q4 e-tron concept, der als kompakter Elektro-SUV sein Debüt auf dem Genfer Automobilsalon 2019 gab, stellte Audi nun die Coupé-Variante Q4 Sportback e-tron concept vor. Die Studie wird von zwei Elektromotoren angetrieben, die mittels quattro Allradantrieb eine Systemleistung von 225 kW (306 PS) auf die Straße bringen. Den Sprint von null auf 100 km/h legt der Q4 Sportback e-tron concept in nur 6,3 sec hin, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 180 km/h. Technisch bedient sich das SUV Coupé aus dem MEB. Die im Unterboden verbaute Batterie ermöglicht eine Reichweite von rund 450 km.

Die Marke ŠKODA geht den nächsten konsequenten Schritt bei der Umsetzung ihrer E-Mobilitäts-Strategie und präsentierte im dritten Quartal mit dem Enyaq iV ihr erstes Serienmodell auf Basis des MEB. Der rein batterieelektrische SUV besitzt eine emotionale und dynamische Designsprache, sein markantes ŠKODA Gesicht ist optional mit beleuchtetem Kühlergrill ausgestattet. Er kombiniert Heck- oder Allradantrieb mit einer alltagstauglichen Reichweite von bis zu 510 km. Der Kunde kann zwischen zwei Antriebsvarianten, drei Batteriegrößen und fünf Leistungsstufen von 109 bis 225 kW (148 bis 306 PS) wählen. Auch im Innenraum führt ŠKODA seine emotionale Designsprache fort: der innovative SUV verfügt über die markentypisch großzügigen Platzverhältnisse und ein völlig neues Innenraumkonzept mit Design Selections statt klassischer Ausstattungslinien. Dabei steht jede Design Selection für einen geschmackvoll eingerichteten Innenraum mit hohem Wohlfühlfaktor und natürlichen, nachhaltig verarbeiteten und recycelten Materialien.

Porsche präsentierte den umfangreich überarbeiteten Panamera, der die Performance eines Sportwagens mit dem Komfort einer exklusiven Limousine verbindet und nun eine noch größere Bandbreite abdeckt: Mit dem 463 kW (630 PS) starken Topmodell Panamera Turbo S unterstreicht der Sportwagenhersteller seinen hohen Anspruch auf Best-in-Class-Performance. Der Panamera 4S E-Hybrid verfolgt hingegen konsequent die E-Performance-Strategie der Marke und ergänzt das Plug-in-Hybrid-Angebot um einen komplett neuen Antrieb mit 412 kW (560 PS) Systemleistung. Dabei wurde die rein elektrische Reichweite im Vergleich zu den bisherigen Hybrid-Modellen um bis zu 30% erhöht. Für alle neuen Panamera-Modelle wurden die Fahrwerk- und Regelsysteme in Richtung Sportlichkeit und Komfort getrimmt und teilweise komplett neu appliziert. Darüber hinaus kommen neue Generationen von Lenkung und Reifen zum Einsatz. Serienmäßig ist die Sport Design-Front mit markanten Lufteinlassgittern und großen seitlichen Kühlluftöffnungen

sowie einzeliger Bugleuchte. Das Porsche Communication Management (PCM) umfasst zusätzliche digitale Funktionen und Services wie zum Beispiel die verbesserte Online-Sprachbedienung Voice Pilot, den Risk Radar für aktuelle Gefahreninformationen, das drahtlose Apple CarPlay und viele weitere Connect-Dienste. Zu den Assistenzsystemen zählen jetzt serienmäßig unter anderem der Spurhalteassistent inklusive Verkehrszeichenerkennung, Porsche InnoDrive inklusive Abstandsregeltempomat, Nachtsichtassistent, Spurwechselassistent sowie Park Assistent mit Surround View.

Bentley stellte im dritten Quartal 2020 den Nachfolger des erfolgreichen Bentayga vor, mit dem die britische Marke vor nahezu fünf Jahren das Segment der Luxus-SUVs eröffnete. Wie sein Vorgänger verbindet der neue Bentayga die Fähigkeiten eines leistungsstarken Grand Tourers mit den Eigenschaften einer Luxuslimousine, eines geräumigen Familienfahrzeugs und eines Offroaders. Das Exterieurdesign an Front und Heck übernimmt die aktuelle Bentley-Designsprache und verleiht dem Fahrzeug eine faszinierend dynamische Optik mit eleganter Präsenz. Auch der Innenraum wurde überarbeitet: Das nahtlos in die handgefertigte Armaturentafel integrierte Infotainmentsystem der nächsten Generation ist mit einem 10,9 Zoll Bildschirm mit randloser Darstellung ausgestattet. Die optimierten Sitze können im Fond mit einer Belüftungsfunktion ausgestattet werden. Die Fondpassagiere können zudem ein deutlich großzügigeres Platzangebot genießen. Neueste Hard- und Software-Ausstattungen ermöglichen eine verbesserte Navigation mit Satellitenkarten, Online-Suche und anderen Funktionen. Der Bentayga wird zunächst als V8-Variante mit einem doppelt turbogeladenen 405 kW (550 PS) starken 4,0 l Ottomotor eingeführt. Im weiteren Verlauf dieses Jahres soll er als Spitzenmodell Bentayga Speed mit 467 kW (635 PS) starkem 6,0 l W12-Motor sowie als effizienter Plug-in-Hybrid erhältlich sein.

Die Marke Lamborghini stellte im dritten Quartal 2020 den streng limitierten Sián Roadster vor. Die offene Version des visionären Supersportwagens besticht mit atemberaubendem Design und einer innovativen Hybrid-Technologie: Der V12-Motor wird dabei mit einem in das Getriebe integrierten 48-Volt-Elektromotor mit 34 PS zu einer Hybridlösung kombiniert; das sorgt für unmittelbares Ansprechverhalten und eine noch stärkere Performance. Der eingesetzte innovative Superkondensator bietet zudem die zehnfache Speicherkapazität einer Lithium-Ionen-Batterie und sorgt mit seinem Einbau zwischen Fahrzeuginnenraum und Motor für eine gute Gewichtsverteilung. Die Kombination von thermischer und elektrischer Leistung stellt dem Sián Roadster eine Leistung von 602 kW (819 PS) zur Verfügung. Die Beschleunigung von 0 auf 100 km/h absolviert er damit in unter 2,9 sec, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 350 km/h.

Volkswagen Nutzfahrzeuge feierte die Weltpremiere des Caddy California. Er basiert auf der neu entwickelten fünften Generation des beliebten Allrounders und nutzt damit auch alle konstruktiven Vorteile des Modularen Querbaukasten (MQB). Neben dem California 6.1 und dem Grand California erweitert er zukünftig als kompaktes Reisemobil die California-Familie. Mit vielen innovativen Detaillösungen – beispiels-

weise einer ausziehbaren Miniküche, neuen Belüftungsöffnungen mit integrierten Fliegengittern oder dimmbaren LED-Spots – ist der Caddy California ein multifunktionaler und komfortabler Begleiter für Reisen sowie im Alltag. Mit dem Digital Cockpit, einem Online-Infotainmentsystem mit 10,0 Zoll Display, neuen Assistenzsystemen und nachhaltigen TDI-Motoren mit doppelten SCR-Katalysatoren kommen zudem neueste Technologien zum Einsatz. Optional kann der Caddy California mit einem 1,4 m<sup>2</sup> großen Panoramadach konfiguriert werden, das tagsüber den Innenraum mit Licht flutet und bei Nacht den Blick in den Sternenhimmel erlaubt.

#### AUSZEICHNUNGEN

Anfang Juli 2020 wurden mehrere Modelle des Volkswagen Konzerns bei der Wahl zum „Firmenauto des Jahres 2020“ der Fachzeitschrift Firmenauto ausgezeichnet. Die Marke Volkswagen Pkw gewann mit den Modellen up!, Polo, Golf, ID.3, Passat und T-Roc in den Kategorien Minicars, Kleinwagen, Kompaktwagen, kompakte Elektroautos, Plug-In-Hybride der Mittelklasse, sowie kleine SUV und Crossover. Die Marke SEAT überzeugte ebenfalls mit einem Dreifachsieg und belegte mit dem Ibiza, dem Arona und dem Alhambra in den Importwertungen in den Kategorien Kleinwagen, kleine SUV und Crossover sowie Maxivans die ersten Plätze. ŠKODA setzte sich mit dem Superb in der Importwertung nicht nur in der Kategorie Mittelklasse durch, sondern auch in der Kategorie Plug-In-Hybride der Mittelklasse und feierte einen Zweifachsieg. Die tschechische Marke konnte darüber hinaus mit dem Kodiaq und dem Octavia in den Importwertungen der Kategorie Midsize-SUV und -Crossover sowie in der Kategorie Kompaktwagen überzeugen. Audi wurde mit dem e-tron, dem A4 und dem Q5 als Gesamtsieger in den Kategorien Elektroautos der Ober- und Luxusklasse, Mittelklasse, Midsize-SUV und -Crossover ausgezeichnet. Porsche rundete mit dem Taycan in der Gesamtwertung in der Kategorie Newcomer den Erfolg ab. Bei der Wahl stimmten insgesamt 165 Jurymitglieder über die Gesamtsieger und die Gewinner der Importwertung aus 20 verschiedenen Fahrzeugkategorien ab.

Ende Juli 2020 wurde der Leserpreis „Die besten Nutzfahrzeuge 2020“ in den Kategorien Lieferwagen, Transporter bis 2,8 t und Pickup an die Modelle Caddy, Transporter und Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge vergeben. Insgesamt wählten rund 8.000 Leser der Fachzeitschriften transaktuell, Fernfahrer und lastauto omnibus in 19 Kategorien aus 253 Baureihen „Die besten Nutzfahrzeuge 2020“.

#### JUBILÄEN

Im August 2020 feierte Bentley die Fertigung des 40-tausendsten Flying Spur, das Flaggschiff der Marke. Die erste Generation des Luxus-Sportwagens wurde 2005 eingeführt; inzwischen wird die dritte Generation des Flying Spur angeboten. Die Fahrzeuge werden von 250 Mitarbeitern in Handarbeit im englischen Crewe hergestellt.

#### KOOPERATIONEN

Ende September 2020 unterzeichneten Volkswagen und Blacklvy Ghana eine unverbindliche Absichtserklärung zur

strategischen Kooperation. Blacklvy Ghana befasst sich mit dem Aufbau und der Entwicklung von Unternehmen in der Subsahara-Region in Afrika. Das gemeinsame Ziel beider Parteien ist die Schaffung nachhaltiger und grüner Mobilität und der verbesserte Zugang zu Autos und Wohnraum in Ghana. Langfristig soll die Kooperation einen Beitrag zum Aufbau einer Ladeinfrastruktur für E-Fahrzeuge in Ghana leisten und so auch den Markt für E-Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns öffnen.

#### CAR.SOFTWARE.ORG BAUT KOMPETENZEN IN DER BILDVERARBEITUNG AUS

Ende September 2020 hat das Software-Unternehmen Car.Software Org des Volkswagen Konzerns vereinbart, den Geschäftsbereich für die Frontkameransoftware vom Software-Spezialisten HELLA Aglaia Mobile Vision GmbH, einer Tochtergesellschaft der HELLA GmbH & Co. KGaA zu übernehmen. Ziele dieser Übernahme sind der interne Ausbau von Softwarekompetenzen in der Bildverarbeitung und die Entwicklung von Fahrerassistenzsystemen bis hin zu automatisierten Fahrfunktionen für alle Konzernmarken weiter voranzutreiben. Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter des Frontkameransoftwarebereichs von HELLA Aglaia sollen den Berliner Standort der Car.Software Org unterstützen. Der Vollzug der Übernahme wird für Anfang 2021 erwartet und steht noch unter dem Vorbehalt kartellrechtlicher Genehmigungen.

#### AKTIENRECHTLICHER SQUEEZE-OUT BEI DER AUDI AG BESCHLOSSEN

Im Rahmen des geplanten aktienrechtlichen Squeeze-out bei der AUDI AG hat die Volkswagen AG am 16. Juni 2020 die Höhe der Barabfindung für die Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre auf 1.551,53 € je Aktie festgesetzt und mitgeteilt. Am 31. Juli 2020 hat die Hauptversammlung der AUDI AG dem aktienrechtlichen Squeeze-out und der vollständigen Übertragung der außenstehenden Audi Aktien auf die Volkswagen AG zugestimmt. Dieser Beschluss wird mit Eintragung ins Handelsregister wirksam.

#### VERSCHMELZUNGSRECHTLICHER SQUEEZE-OUT BEI DER MAN SE VERSCHOBEN

Am 17. September 2020 hat die TRATON SE die Entscheidung mitgeteilt, den am 28. Februar 2020 angekündigten verschmelzungsrechtlichen Squeeze-out der Minderheitsaktionäre der MAN SE nicht mehr im Jahr 2020 durchzuführen. Zuvor sollen die Themen Neuausrichtung der MAN SE und Bewältigung der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie priorisiert werden. Die vollständige gesellschaftsrechtliche Integration der MAN SE in die TRATON SE soll 2021 weiter vorangetrieben werden.

#### VOLLZUG DES VERKAUFS DER BETEILIGUNG AN DER RENK AG

Der Volkswagen Konzern hat am 6. Oktober 2020 den Verkauf seiner 76-prozentigen Beteiligung an der Renk AG vollzogen. Der Verkaufspreis belief sich auf 0,5 Mrd. €. Die entsprechenden Vermögenswerte und Schulden sind in der Bilanz zum 30. September 2020 weiterhin als zur Veräußerung gehalten ausgewiesen.

#### ÜBERNAHME VON NAVISTAR

Am 16. Oktober 2020 gab die TRATON SE bekannt, mit der Navistar International Corporation (Navistar) eine grundsätzliche Einigung darüber erzielt zu haben, dass TRATON sämtliche in Umlauf befindliche Aktien von Navistar, die nicht bereits von TRATON gehalten werden, zu einem Preis von 44,50 USD je Aktie erwirbt. Zum Zeitpunkt der Einigung hielt TRATON 16,7% der ausstehenden Aktien von Navistar. Diese grundsätzliche Einigung steht unter dem Vorbehalt eines für TRATON zufriedenstellenden Abschlusses der Due Diligence, der Einigung über den Abschluss des Verschmelzungsvertrags und der zugehörigen Transaktionsdokumente sowie der Genehmigung der Transaktion durch die Vorstände und die Aufsichtsräte von TRATON sowie der Volkswagen AG und dem Board of Directors und der Aktionärsversammlung von Navistar. Nach Vertragsschluss steht der Vollzug der Transaktion insbesondere unter dem Vorbehalt behördlicher Genehmigungen.

#### URTEILE DES BUNDESGERICHTSHOFS ZU DIESELVERFAHREN

Am 25. Mai 2020 erging erstmalig eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) zu einer produktbezogenen Einzelklage im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik. Der BGH entschied, dass dem Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieseldiagnostik erworbenen Fahrzeugs mit dem Motortyp EA 189 ein Schadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht. Er kann die Erstattung des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises verlangen, muss sich aber den gezogenen Nutzungsvorteil anrechnen lassen und der Volkswagen AG das Fahrzeug zurückgeben. Mit dem Urteil wurde für einen Großteil der seinerzeit noch anhängigen Einzelklagen Klarheit darüber geschaffen, wie der BGH die wesentlichen Grundfragen in den Dieseldiagnostikverfahren beurteilt.

Der BGH hat im Juli 2020 in mehreren Grundsatzurteilen weitere wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 geklärt. Er hat entschieden, dass kein Schadensersatzanspruch besteht, wenn der Kläger sein Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben hat. Zudem hat der BGH geurteilt, dass Erwerber von betroffenen Fahrzeugen keinen Anspruch auf Deliktzinsen nach § 849 Bürgerliches Gesetzbuch haben. Darüber hinaus hat der BGH klargestellt, dass die Nutzungsvorteile eines Klägers einen möglichen Schadensersatzanspruch vollständig aufzehren können.

#### UNABHÄNGIGES COMPLIANCE MONITORSHIP

##### ERFOLGREICH ABGESCHLOSSEN

Im September 2020 hat der unabhängige Compliance Monitor Larry D. Thompson bestätigt, dass Volkswagen seinen Verpflichtungen aus dem Vergleich mit dem US-Justizministerium nachgekommen ist, ein Compliance-Programm zu entwerfen und umzusetzen, das Verstöße gegen Anti-Betrugs- und Umweltgesetze verhindert und aufdeckt. Die Zertifizierung gilt für die Volkswagen AG und ihre Tochter-

gesellschaften und verbundene Unternehmen außer der Porsche AG und Porsche Cars North America, die nicht Teil des Monitorships waren. Im Laufe des Monitorships, das 2017 begann und nun beendet ist, hat Volkswagen seine Strukturen, Prozesse und Systeme in vielen Unternehmensbereichen überarbeitet und gestärkt, darunter technische Entwicklung, Governance, Risikomanagement, Compliance und Rechtsfunktionen. Thompson fungierte auch als Independent Compliance Auditor und gab im Juni 2020 seinen dritten und letzten Prüfungsbericht ab. Dieser Bericht stellte keine neuen Verstöße gegen die relevanten Vergleiche mit der Abteilung für Umwelt und natürliche Ressourcen des Department of Justice, dem kalifornischen Generalstaatsanwalt, der Environmental Protection Agency und dem California Air Resources Board fest.

#### HAUPTVERSAMMLUNG

Am 30. September 2020 fand die ursprünglich für den 7. Mai 2020 geplante und aufgrund der Covid-19-Pandemie verschobene 60. ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG erstmalig als virtuelle Hauptversammlung statt. Bei einer Präsenz von rund 94% des stimmberechtigten Kapitals folgten die Aktionäre dem Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat, für das Geschäftsjahr 2019 eine gegenüber dem Vorjahr unveränderte Dividende von 4,80€ je Stammaktie und 4,86€ je Vorzugsaktie auszuschütten. Des Weiteren erteilte die Hauptversammlung den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats die Entlastung für das Geschäftsjahr 2019, stimmte einer Satzungsänderung zu und bestellte die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020 sowie für die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und Zwischenlageberichts für den Zeitraum 1. Januar bis 30. September 2020 und für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2021. Mit Ablauf der Hauptversammlung endete turnusgemäß die Amtszeit von Herrn Dr. Hussain Ali Al Abdulla im Aufsichtsrat der Volkswagen AG. Die Hauptversammlung wählte Herrn Dr. Al Abdulla für eine weitere volle Amtszeit als Vertreter der Anteilseigner zum Mitglied des Aufsichtsrats.

#### ERSTE GREEN BONDS ERFOLGREICH PLATZIERT

Im September 2020 hat der Volkswagen Konzern erstmalig Green Bonds mit einem Volumen von 2 Mrd. € und mit Laufzeiten von 8 und 12 Jahren erfolgreich am Markt platziert. Die Anleihen trafen auf ein sehr reges Interesse unter anderem von internationalen und auch spezialisierten Green-Bond-Investoren. Die Mittel sind für den Modularen E-Antriebsbaukasten (MEB) und die neuen BEV-Modelle ID.3 und ID.4 bestimmt. Die Green Bonds waren die erste Emission auf Basis des im März von Volkswagen vorgestellten Green Finance Framework für auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Finanzinstrumente. Zur Finanzierung der umfassenden Elektro-Offensive des Volkswagen Konzerns sollen in Zukunft verstärkt Green Bonds genutzt werden.

# Volkswagen Aktie

Nach den Kurseinbrüchen im ersten Quartal dieses Jahres – ausgelöst durch die Covid-19-Pandemie mit ihren massiven negativen wirtschaftlichen Auswirkungen – setzte an den internationalen Aktienmärkten im zweiten Quartal eine teilweise kräftige Erholung ein. Im dritten Quartal verlangsamte sich die Aufwärtsbewegung.

Am Ende des dritten Quartals war der DAX um 4% unter dem Wert zum Jahresende 2019. Nach einem zunächst guten Start in das neue Geschäftsjahr mit einem Rekordhoch im Februar brachen die Notierungen mit zunehmender Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 kräftig ein. Ausgehend vom Tiefpunkt im März gewann der deutsche Leitindex dann wieder an Wert und hatte den Kurseinbruch im dritten Quartal nahezu aufgeholt. Wesentliche Treiber dieser Entwicklung waren die Konjunkturstimuli der Notenbanken und Regierungen in aller Welt und die damit verbundene Hoffnung auf eine schnellere Erholung der Weltwirtschaft. Gegen Ende des Berichtszeitraums belastete die steigende Furcht vor einer weiteren Infektionswelle und daraus folgenden Restriktionen im öffentlichen Leben die Kursentwicklung.

Auch die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG erholten sich nach ihren Wertverlusten im ersten Quartal 2020 in den darauf folgenden Monaten. Sie unterschritten dennoch den Vergleichswert vom Jahresende 2019 um 22% beziehungsweise 14%. Unsicherheiten bezüglich der Entwicklung der globalen Automobilnachfrage infolge der Covid-19-Pandemie setzten die Kurse unter Druck. Belastend wirkte zudem, dass sich die Automobilindustrie derzeit in einer Transformationsphase mit hohem Investitionsbedarf befindet. Negative Einflüsse resultierten außerdem aus drohen-

den US-Strafzöllen auf europäische Fahrzeuge und aus dem ungewissen Ausgang der Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus dem EU-Binnenmarkt und der damit verbundenen Ausgestaltung der zukünftigen Beziehungen sowie aus dem seit Mai 2020 gestiegenen Kurs des Euro gegenüber dem US-Dollar. Positive Impulse kamen von der einsetzenden Erholung des Automobilmarktes in China und der Hoffnung der Anleger auf eine verbesserte Wirtschaftsaktivität infolge internationaler Lockerungen und staatlicher Fördermaßnahmen sowie auf ein Abklingen der Covid-19-Pandemie.

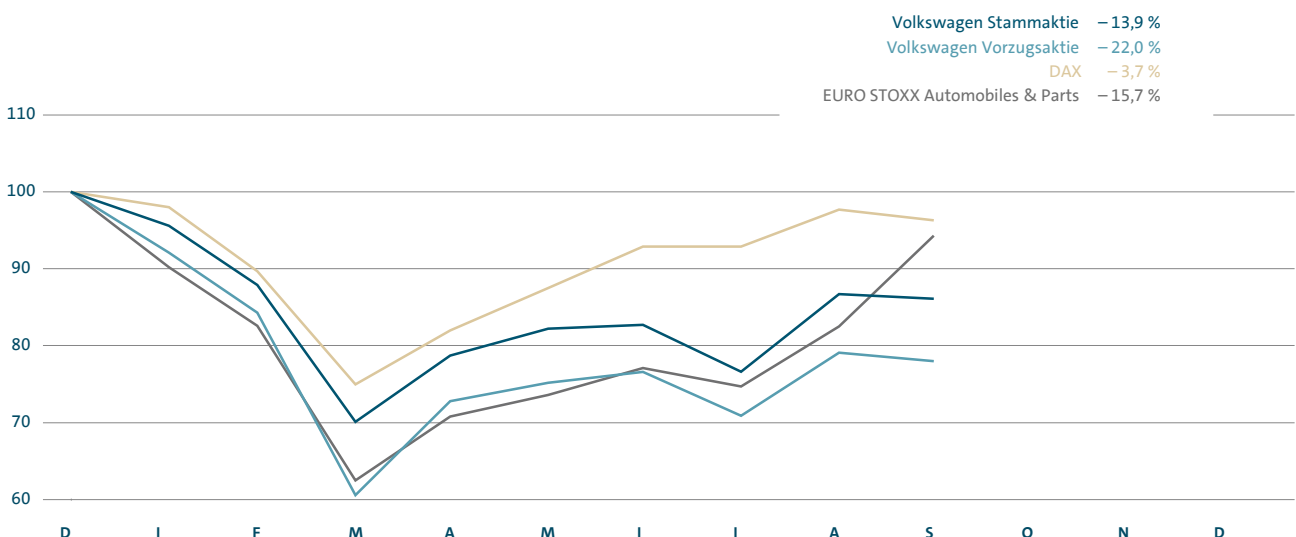
Angaben und Erläuterungen zum Ergebnis je Aktie finden Sie im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses. Weitere Daten zur Volkswagen Aktie sowie Nachrichten, Berichte und Präsentationen zum Unternehmen sind auf der Internetseite [www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html](http://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html)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

## KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2020

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	183,10	101,50	149,20
	Datum	10.01.	18.03.	30.09.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	185,52	87,20	137,40
	Datum	10.01.	18.03.	30.09.
DAX	Kurs	13.789	8.442	12.761
	Datum	19.02.	18.03.	30.09.
ESTX Auto & Parts	Kurs	496	255	410
	Datum	10.01.	18.03.	30.09.

## KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2019 BIS SEPTEMBER 2020

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2019 = 100





# Geschäftsverlauf

## GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Bedingt durch die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2, die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen und die daraus resultierenden Einschnitte auf der Nachfrage- und Angebotsseite verzeichnete die Weltwirtschaft von Januar bis September 2020 ein negatives Wachstum. Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit unter dem Wert der Vorjahresperiode. Dabei war weltweit zu erkennen, dass die Wachstumsraten im dritten Quartal weniger stark rückläufig waren als im zweiten Quartal dieses Jahres. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung im Berichtszeitraum davon abhängig, inwieweit die globale Covid-19-Pandemie jeweils ihre negativen Auswirkungen entfaltete. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder weltweit haben zum Teil mit erheblichen fiskal- und geldpolitischen Maßnahmen reagiert. Entsprechend verringerte sich das bereits vergleichsweise niedrige Zinsniveau. Deutlich sanken die Preise für Energierohstoffe, während die Preise für sonstige Rohstoffe im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum nahezu unverändert blieben. Die Währungen einiger Schwellenländer werteten in den ersten neun Monaten 2020 merklich ab. Der weltweite Güterhandel ging im Berichtszeitraum zurück.

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete von Januar bis September 2020 insgesamt ein stark rückläufiges Wachstum. Diese Entwicklung war bei allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten. Für erhebliche Einschnitte sorgten die Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, unter anderem durch Grenzschließungen und räumliche/physische Distanzierung, welche in einigen Regionen sowohl das gesellschaftliche Leben massiv einschränkten als auch die Wirtschaft folgens schwer belasteten. Im Verlauf des zweiten Quartals nahmen die Regierungen vieler europäischer Länder die Einschränkungen zum Teil wieder zurück, was zu einer schrittweisen wirtschaftlichen Erholung führte. Aufgrund der in vielen Ländern wieder steigenden Fallzahlen und damit einhergehenden verschärften Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie konnte sich dieser Trend in einigen Staaten nicht fortsetzen.

Deutschland verzeichnete im Berichtszeitraum eine deutlich negative Wachstumsrate. Bei einer zum Jahresbeginn noch guten Lage am Arbeitsmarkt ist im Verlauf der ersten drei Quartale eine Vielzahl von Betrieben in Kurzarbeit gegangen. Im Zuge der Lockerungen im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereich sowie der von der Regierung beschlossenen Hilfsmaßnahmen verbesserte sich das Vertrauen der Verbraucher und der Unternehmen zwar, erreichte aber nur vereinzelt das jeweilige Vorkrisenniveau.

In den Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas verringerte sich das reale absolute BIP in den ersten neun Monaten 2020 insgesamt deutlich. Diese Entwicklung war auch in Russland zu beobachten, der größten Volkswirtschaft Osteuropas.

In der Türkei konnte sich die Erholung aus dem ersten Quartal nicht fortsetzen – die Wachstumsrate des BIP war insgesamt deutlich negativ. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen im Berichtszeitraum eine stark rückläufige Steigerungsrate des BIP aus.

Das Wachstum der US-Wirtschaft ging bei einem dynamischen Infektionsgeschehen innerhalb der ersten drei Quartale des Jahres 2020 deutlich zurück und war negativ. Zur Stärkung der Wirtschaft vor dem Hintergrund der Beeinträchtigungen durch die Covid-19-Pandemie beschloss die US-Regierung umfangreiche Förderpakete. Die US-Notenbank unternahm neben weiteren wirtschaftsstützenden Maßnahmen zwei Zinssenkungen. Die wöchentlichen Erstanträge auf Arbeitslosenunterstützung stiegen um mehrere Millionen an und blieben bei einer rückläufigen Entwicklung auf einem vergleichsweise hohen Niveau. Dies schlug sich entsprechend auf die Arbeitslosenquote nieder. In den Nachbarstaaten Kanada und Mexiko sank die Wirtschaftsleistung ebenfalls deutlich beziehungsweise stark im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum 2019.

Die Wirtschaft Brasiliens verbuchte von Januar bis September 2020 im Zuge einer anhaltend hohen Dynamik der Covid-19-Pandemie einen starken Rückgang. In Argentinien setzte sich die rezessive Wirtschaftsentwicklung bei hoher Inflation und einem fortlaufenden Währungsverfall gegenüber dem Vorjahr verstärkt fort.

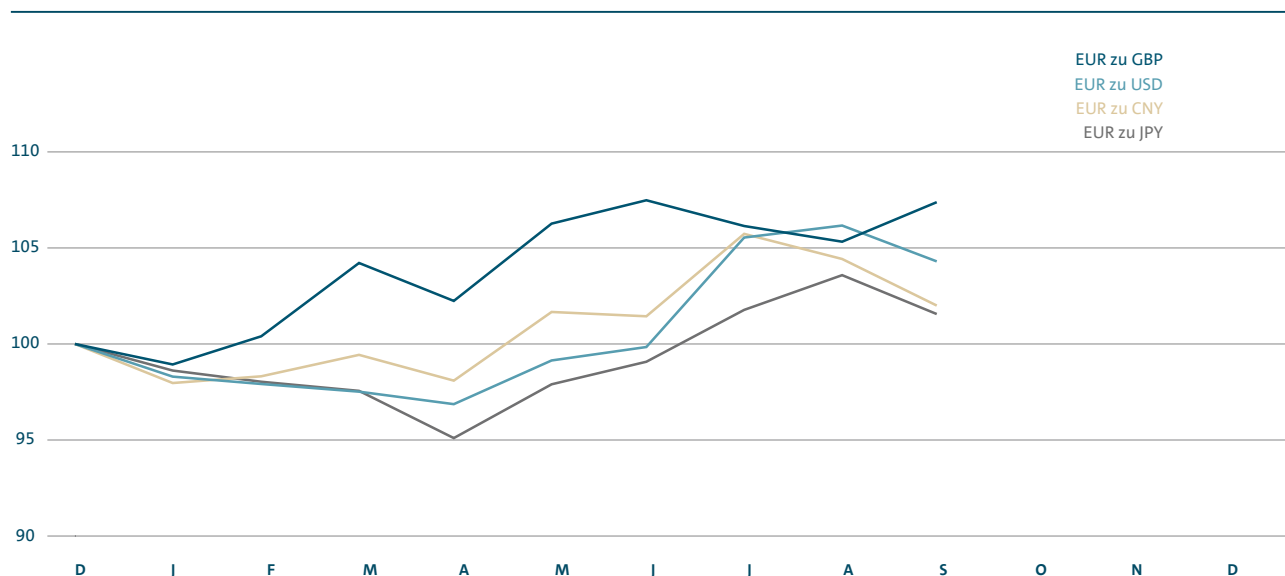
Die chinesische Wirtschaftsleistung, die den negativen Effekten der Covid-19-Pandemie bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt war, stieg im Berichtszeitraum infolge von positiven Wachstumsraten im zweiten und dritten Quartal an. Indien registrierte bei zuletzt hohen Infektionszahlen ein kräftig rückläufiges Wachstum. Japan verzeichnete bedingt durch die negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ebenfalls ein negatives BIP-Wachstum.

## ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2020 ist die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr aufgrund der Covid-19-Pandemie signifikant zurückgegangen (–20,2%). Von dem Einbruch waren alle Regionen betroffen. Überdurchschnittliche Einbußen verzeichneten dabei die Gesamtmärkte West europa,

#### DEISENKRURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2019 BIS SEPTEMBER 2020

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2019 = 100



Südamerika und Afrika, während in Asien-Pazifik und Nahost der Rückgang im Vergleich dazu geringer ausfiel.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis September 2020 erheblich unter dem Vorjahresniveau.

In Westeuropa verfehlte die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum das Vorjahresniveau stark. Die negativen Auswirkungen durch die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 waren bereits ab dem letzten Drittel des ersten Quartals spürbar. In allen großen Einzelmärkten entwickelten sich die Neuzulassungen mit ähnlichen Ausprägungen rückläufig, wobei sich die Rückgänge zum Ende des Berichtszeitraums abschwächten und einige Märkte in einzelnen Monaten sogar positive Wachstumsraten verzeichneten. Die Pkw-Märkte in Großbritannien, Frankreich Italien, und Spanien büßten innerhalb der ersten neun Monate 2020 jeweils rund ein Drittel ihres Volumens ein.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen fiel in Westeuropa erheblich unter den Wert des Vorjahres.

In Deutschland verfehlten die Pkw-Neuzulassungen von Januar bis September 2020 das hohe Niveau des Vorjahreszeitraums. Verstärkt durch die Covid-19-Pandemie und die damit verbundenen Einschränkungen und Verbote ging die Nachfrage hier um ein Viertel zurück.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtszeitraum signifikant unter dem Niveau der Vergleichsperiode 2019.

In der Region Zentral- und Osteuropa lagen die Pkw-Verkäufe im Berichtszeitraum signifikant unter dem Vorjahresniveau. Dabei entwickelte sich die Nachfrage im bisherigen Jahresverlauf in den einzelnen Märkten unterschiedlich. Während in den zentraleuropäischen EU-Ländern seit Jahresbeginn Rückgänge registriert wurden, zeigte sich der russische Pkw-Markt im ersten Quartal noch stabil. Er verzeichnete im zweiten Quartal mit der zunehmenden Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 einen drastischen Rückgang, der sich im Verlauf des dritten Quartals wieder verminderte.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa ging gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres erheblich zurück. Dabei fiel auch in Russland die Zahl der verkauften Fahrzeuge in den Monaten Januar bis September 2020 erheblich unter den Vorjahreswert.

Im Zeitraum Januar bis September 2020 lag das Pkw-Marktvolumen in der Türkei um mehr als zwei Drittel über dem sehr geringen Vorjahresniveau. Begünstigt wurde der Anstieg der Nachfrage vor allem von den hohen Zuwächsen im ersten und dritten Quartal dieses Jahres, während im Verlauf des zweiten Quartals die Nachfrage zeitweise zurückging. In Südafrika blieb die Zahl der Pkw-Verkäufe krisenbedingt sehr stark unter dem bereits schwachen Wert des Vorjahres.

Auch in der Region Nordamerika gingen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahreswert signifikant zurück, wobei sich die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie im

zweiten Quartal verstärkten. Gegen Ende des Berichtszeitraums schwächte sich der Rückgang wieder etwas ab. Das Marktvolumen in den USA blieb dabei ebenfalls signifikant unter dem Vorjahresniveau. Von dem Rückgang waren neben dem Pkw-Segment auch die leichten Nutzfahrzeuge wie SUV- und Pickup-Modelle betroffen. Auf dem kanadischen Automobilmarkt beschleunigte die Covid-19-Pandemie den in 2018 begonnenen rückläufigen Trend erheblich. In Mexiko fiel die Zahl der verkauften Fahrzeuge stark unter den vergleichbaren Vorjahreswert.

Auf den Märkten der Region Südamerika war das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten neun Monaten 2020 sehr stark rückläufig. Hier zeigten sich – mehr noch als in Westeuropa – die prozentual stärksten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die Automobilimärkte. In Brasilien wurde die Erholung der Automobilnachfrage unterbrochen: die Zahl der Neuzulassungen lag sehr stark unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Auf dem argentinischen Markt wirkte sich, neben der Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Situation seit Mitte 2018, die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 negativ auf die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus. Von Januar bis September 2020 reduzierten sich auch dort die Verkaufszahlen sehr stark.

In der Region Asien-Pazifik belasteten die Auswirkungen aus der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 ebenfalls den Berichtszeitraum. Die Zahl der Pkw-Neuzulassungen lag von Januar bis September 2020 deutlich unter dem Vorjahresniveau. Das war auch auf die Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes zurückzuführen, der das Nachfragevolumen des Vorjahres aufgrund der Covid-19-Pandemie deutlich verfehlte. Nach den drastischen Verlusten in den ersten drei Monaten des Jahres zeigten sich dort im weiteren Jahresverlauf dagegen klare Erholungstendenzen des Gesamtmarktes. Auf dem indischen Pkw-Markt gingen die Verkäufe im Zeitraum Januar bis September 2020 gegenüber dem Vorjahr stark zurück. In Japan wurden in den ersten neun Monaten 2020 signifikant weniger Fahrzeuge nachgefragt als im Vorjahr, was neben der Covid-19-Pandemie auch auf die erfolgte Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Oktober 2019 zurückzuführen war.

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

#### ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag in der Berichtsperiode auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten bedingt durch die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 stark unter dem Wert der Vergleichsperiode.

Die Nachfrage in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber inklusive Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag in den ersten neun Monaten 2020 sehr stark unter Vorjahr. Der bereits erwartete Marktrückgang für 2020 wurde durch die Covid-19-Pandemie insbesondere im zweiten Quartal 2020 verstärkt. Der russische Markt zeigte einen erheblichen Rückgang. Die Türkei verzeichnete einen Anstieg der Neuzulassungen um das 1,3-Fache, im Vergleich zu einem allerdings sehr niedrigen Vorjahresniveau. Dagegen entwickelte sich der südafrikanische Markt drastisch rückläufig. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage pandemiebedingt deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

Auch die Bus-Märkte wurden durch die Covid-19-Pandemie sehr stark beeinflusst. Die Nachfrage nach Bussen lag in den ersten neun Monaten 2020 in den EU27+3 stark unter dem Niveau des Vorjahres, insbesondere der Reisebusmarkt kam nahezu zum Erliegen. Die Nachfrage in Brasilien lag sehr stark und in Mexiko drastisch unter Vorjahr.

#### ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Die Bestelltätigkeit im Marinemarkt war in den ersten drei Quartalen 2020 aufgrund der globalen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und der damit einhergehenden Unsicherheit deutlich geringer als im Vorjahreszeitraum und von Projektverschiebungen in die Zukunft geprägt. Im Bereich der Handelsschifffahrt entwickelte sich der Markt, trotz einer Stabilisierung der Frachtraten, nur zögerlich. Im Marktbereich der Kreuzfahrtschiffe kamen die Bestellungen zum Erliegen. Auch der in ähnlicher Weise durch Einnahmeausfälle betroffene Bereich der Passagierfähren war von einem Nachfragerückgang betroffen. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich stabil. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten und der niedrige Ölpreis nahezu komplett die Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung.

Der Markt für Energieerzeugung zeigte sich in den ersten neun Monaten 2020 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres deutlich rückläufig. Diese Entwicklung wurde durch die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und seine Auswirkungen auf das Weltwirtschaftssystem verstärkt, was insgesamt zu einer weiteren Verschärfung des Preisdrucks führte. Aufgrund des Ölpreis-Verfalls entwickelte sich eine kurzfristige Nachfrage nach HFO (Heavy Fuel Oil)-Bestandsmotoren mit niedrigeren Preisen, dennoch hielt der generelle Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken weiterhin an. Die Nachfrage nach neuen Energielösungen wie Wasserstoff-, Batterie- oder Solartechnologien war geprägt von Projektverschiebungen, die Tendenz geht jedoch unverändert zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit.

Der Markt für Turbomaschinen hat sich gegenüber dem Vorjahr in nahezu allen Anwendungsbereichen merklich verschlechtert. Im Wesentlichen bedingt durch die Covid-19-Pandemie hat sich die Nachfrage nach Turbokompressoren in der Grundstoff-, Öl-, Gas- und Prozessindustrie im Verlauf der ersten neun Monate 2020 spürbar abgeschwächt. Auch die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung ist im Bereich der erneuerbaren Energien gegen Ende des ersten Halbjahres eingebrochen und insgesamt in den ersten drei Quartalen 2020 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stark rückläufig. Die Nachfrage nach Gasturbinen für dezentrale, industrielle Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen in den Leistungsklassen der neuen Gasturbinenbaureihe verzeichnete in den ersten neun Monaten 2020 einen Einbruch. Durch die Covid-19-Pandemie sind viele Projekte in nahezu allen Regionen, außer China, zeitlich verzögert.

Der After-Sales-Markt für Dieselmotoren hat sich in den ersten drei Quartalen 2020 insbesondere in der Marinesparte leicht positiv entwickelt und profitierte von einem weiter steigenden Interesse an Nachrüstungslösungen. Nach einem guten ersten Quartal 2020 sank die Nachfrage jedoch im zweiten und dritten Quartal 2020 pandemiebedingt unter das Vorjahresniveau.

Der After-Sales-Markt für Turbomaschinen stand weiterhin stark unter Druck. In den ersten neun Monaten 2020 wurden größere Investitionen unter anderem für Umbauten aufgrund der Covid-19-Pandemie verschoben oder zuletzt auch vereinzelt storniert. Erste positive Signale gab es im Service vor Ort (Field Service), der nach einem niedrigeren Geschäftsvolumen im ersten Halbjahr ein deutliches Wachstum im dritten Quartal verzeichnete.

#### ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobile Finanzdienstleistungen wurden insbesondere in den ersten drei Monaten 2020 auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Gleichwohl übte die Covid-19-Pandemie im Berichtszeitraum in nahezu allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus. Insbesondere im zweiten Quartal 2020 waren die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie weltweit spürbar. Im dritten Quartal erholten sich die Märkte für automobiler Finanzdienstleistungen teilweise.

Auf dem europäischen Pkw-Markt war vor allem das zweite Quartal 2020 von der Covid-19-Pandemie geprägt, sodass dort im Berichtszeitraum insgesamt ein starker Rückgang der Nachfrage nach Neu- und Gebrauchtfahrzeugen zu verzeichnen war. Der Anteil von Leasing- und Finanzierungsverträgen, After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen sowie automobilbezogenen Versicherungen am Fahrzeugabsatz konnte ausgebaut werden, auch wenn die absoluten Zahlen der Verträge rückläufig waren.

In Deutschland führten die Herausforderungen der Covid-19-Pandemie dazu, dass die Zugänge an kreditfinanzierten und geleasteten Neufahrzeugen von Januar bis September 2020 unter den Werten des Vorjahreszeitraums lagen. Im Leasinggeschäft mit Einzelkunden konnten jedoch sowohl die Neu-

wagen- als auch insbesondere die Gebrauchtwagenvertragszugänge gesteigert werden.

In Südafrika hat sich die Nachfrage nach Finanzierungs- und Versicherungsprodukten ab dem zweiten Quartal 2020 infolge von Kampagnen stabilisiert, lag aber im Berichtszeitraum unter dem Niveau des Vorjahres.

In der gesamten Region Nordamerika war durch die Covid-19-Pandemie ein Rückgang der Nachfrage nach Finanzdienstleistungen zu verzeichnen. In den USA und auch in Kanada lag der Anteil an Leasing- und Finanzierungsverträgen in den ersten drei Quartalen 2020 jedoch über Vorjahresniveau, da die Zugänge bei Leasing- und Finanzierungsverträgen im Vergleich zu den Fahrzeugauslieferungen nur unterproportional zurückgingen. In den USA war dabei eine Verlagerung von Leasing- hin zu Finanzierungsverträgen zu beobachten. In Mexiko war der Anteil der Leasing- und Finanzierungsverträge aufgrund des aktuell eingeschränkten Flottengeschäfts leicht rückläufig.

Auf den Märkten der Region Südamerika wirkte sich die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 vor allem im zweiten und am Anfang des dritten Quartals 2020 negativ auf die Nachfrage nach Fahrzeugen und automobilbezogenen Finanzdienstleistungen aus. In Brasilien und Argentinien gingen die Vertragszahlen im Berichtszeitraum signifikant zurück, auch die Penetrationsraten der Hersteller – der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen – sanken.

In China erholte sich der Pkw-Markt im zweiten und dritten Quartal 2020 von der Covid-19-Pandemie. Die Lockerungen der Beschränkungen führten auch zu ansteigenden Vertragsabschlüssen bei automobilbezogenen Finanzdienstleistungen, die im Zeitraum Januar bis September leicht unter Vorjahresniveau lagen. In Japan waren im Berichtszeitraum die negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie – trotz attraktiver Finanzdienstleistungsangebote – insbesondere im Neuwagengeschäft spürbar. In Indien war die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aufgrund eines anhaltend schwachen Bankenmarktes und des sich ausbreitenden Coronavirus SARS-CoV-2 rückläufig.

Auch im Nutzfahrzeugbereich führte die Covid-19-Pandemie in den ersten drei Quartalen dieses Jahres zu erheblichen Rückgängen bei der Nachfrage nach Neu- und Gebrauchtfahrzeugen. In der Folge waren in Europa und Brasilien gesunkene Leasing- und Finanzierungsverträge zu verzeichnen, jedoch bei zugleich steigenden Penetrationsraten der Finanzprodukte.

#### AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Von Januar bis September 2020 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 6.504.747 Fahrzeuge an Kunden aus. Der Rückgang um 18,7% oder 1.500.419 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr war nahezu ausschließlich auf die Covid-19-Pandemie und die weltweit ergriffenen Maßnahmen zu deren Eindämmung zurückzuführen. Sowohl die Verkaufszahlen im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge waren infolge des Absinkens der Nachfrage rückläufig. Die Grafik auf Seite 13 zeigt die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen nach

Einzelmonaten im Vergleich zum Vorjahr. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen des Bereichs Pkw sowie auf die Auslieferungen des Bereichs Nutzfahrzeuge getrennt ein.

#### AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER<sup>1</sup>

	2020	2019	%
Pkw	6.377.083	7.826.075	-18,5
Nutzfahrzeuge	127.664	179.091	-28,7
<b>Gesamt</b>	<b>6.504.747</b>	<b>8.005.166</b>	<b>-18,7</b>

<sup>1</sup> Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

#### AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Die weltweite Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern sank unter den beeinträchtigenden Marktbedingungen, die aus der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie resultierten, im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 18,5% auf 6.377.083 Einheiten. Dabei zeigten sich im Zusammenhang mit der Pandemie sowohl zeitliche als auch geografisch unterschiedliche Effekte auf unsere Auslieferungen an Kunden. Mit Ausnahme von Bentley erreichten die Marken des Volkswagen Konzerns ihre Vorjahreswerte nicht. In nahezu allen Regionen registrierten wir eine gegenüber dem Vorjahr rückläufige Nachfrage. Die einzige Ausnahme bildete die Region Nahost vor allem aufgrund der positiven Entwicklung der Verkaufszahlen in der Türkei. Im Verlauf des zweiten und des dritten Quartals schwächten sich die Rückgänge im Monatsvergleich wieder ab und in einigen Einzelmärkten verzeichneten wir einen Anstieg der Nachfrage nach Konzernmodellen. Im September lag die Nachfrage nach Konzernmodellen über dem Vergleichswert des Vorjahres. Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem signifikant rückläufigen Weltgesamtmarkt auf 13,0 (12,6)%.

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

#### Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten neun Monaten dieses Jahres auf einem stark rückläufigen Gesamtmarkt 2.023.822 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 26,8% weniger als im gleichen Zeitraum 2019. Mit der zunehmenden Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und den zur Eindämmung ergriffenen Maßnahmen ging die Nachfrage nach Konzernfahrzeugen im Verlauf des ersten und zu Beginn des zweiten Quartals immer stärker zurück. In allen großen Einzelmärkten verlief der Rückgang der Nach-

frage nach Konzernfahrzeugen in nahezu ähnlichen Ausprägungen. Gegen Ende des ersten Halbjahres schwächten sich die Rückgänge wieder ab und im dritten Quartal lag die Nachfrage nach Konzernfahrzeugen in einzelnen Märkten auf Monatsbasis bereits wieder über dem jeweiligen Vorjahreswert. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Golf, Polo, Tiguan und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Zudem waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle T-Cross und Passat der Marke Volkswagen Pkw, der Q3 Sportback, der Q7 und der e-tron der Marke Audi, der Scala und der Kamiq der Marke ŠKODA, der Mii electric und der Tarraco der Marke SEAT sowie Porsche Cayenne Coupé und Porsche Taycan bei den Kunden sehr beliebt. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle up!, T-Roc Cabrio, Golf Limousine und Arteon Shooting Brake sowie der ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, die Audi Modelle A3 Limousine, A3 Sportback, A5 und e-tron Sportback, Citigo<sup>e</sup> iV, Superb iV und Octavia der Marke ŠKODA sowie Leon, Leon ST und Ateca der Marke SEAT erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa erhöhte sich auf 23,4 (22,6)%.

In Deutschland lag die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern auf einem erheblich rückläufigen Gesamtmarkt von Januar bis September 2020 um 25,8% unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang war wie auf dem westeuropäischen Gesamtmarkt auf die negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus zurückzuführen. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle Golf und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw. Auch die im Laufe des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle T-Cross und Passat der Marke Volkswagen Pkw, der Q3 Sportback, der Q7 und der e-tron der Marke Audi, der Scala und der Kamiq der Marke ŠKODA, der Mii electric und der Tarraco der Marke SEAT sowie Porsche Cayenne Coupé und Porsche Taycan waren bei den Kunden sehr gefragt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten acht Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Touran, Passat, Audi A6, Porsche 911 und Caddy. Der Golf war auch nach den ersten neun Monaten 2020 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa ging die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Berichtszeitraum mit 17,4% weniger stark zurück als in Westeuropa. Das war vor allem auf die positive Entwicklung der Auslieferungszahlen in Russland im ersten und dritten Quartal zurückzuführen. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten die Modelle T-Cross der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q3 Sportback, die ŠKODA Modelle Scala, Kamiq und Karoq sowie Porsche Cayenne Coupé. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 22,1 (21,3)%.

In der Türkei profitierte der Volkswagen Konzern weiterhin von den Nachholeffekten des Gesamtmarktes und steigerte die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge von

Januar bis September dieses Jahres im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 77,5%. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war der Passat Limousine. Auf dem sehr stark rückläufigen südafrikanischen Markt sank die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 31,9%. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war weiterhin das dort am meisten verkaufte Konzernmodell.

#### Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika sank die Nachfrage nach Modellen aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 21,8% und entsprach damit nahezu der Gesamtmarktentwicklung. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie

traten in dieser Region mit zeitlicher Verzögerung auf und verstärkten sich zu Beginn des zweiten Quartals. Im weiteren Verlauf des Berichtszeitraums schwächte sich der Rückgang wieder etwas ab. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 4,5 (4,6)%. Der Tiguan Allspace und der Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika.

Von Januar bis September 2020 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem signifikant schwächeren US-amerikanischen Markt 17,7% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die größten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem der Passat und der Arteon der Marke Volkswagen Pkw,

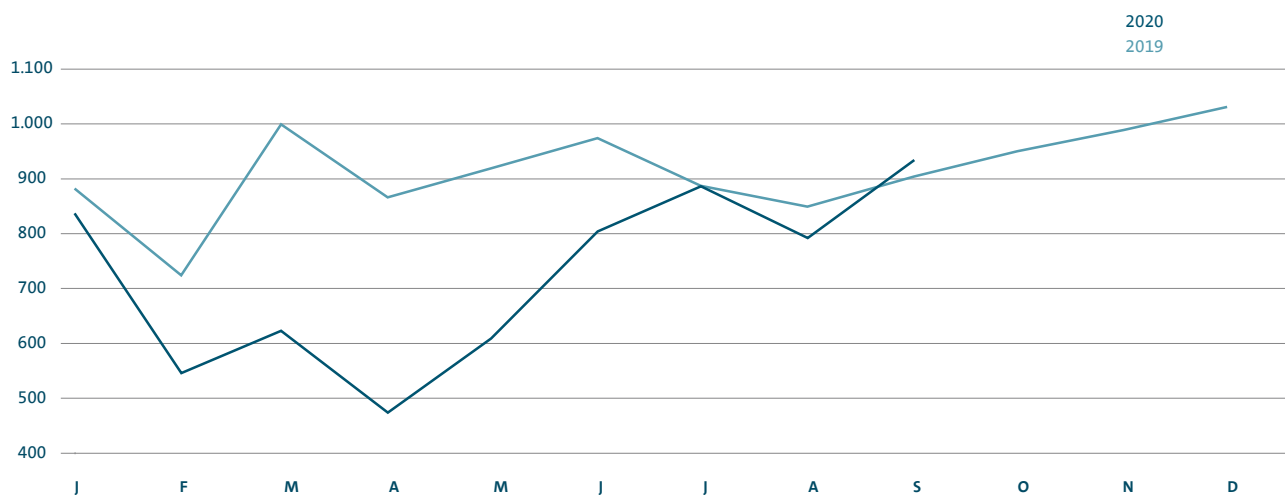
#### AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER<sup>1</sup>

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2020	2019	(%)
<b>Europa/Übrige Märkte</b>	<b>2.684.767</b>	<b>3.561.032</b>	<b>-24,6</b>
<b>Westeuropa</b>	<b>2.023.822</b>	<b>2.765.282</b>	<b>-26,8</b>
davon: Deutschland	745.834	1.004.791	-25,8
Frankreich	149.822	221.909	-32,5
Großbritannien	302.384	427.687	-29,3
Italien	169.363	235.430	-28,1
Spanien	153.092	234.713	-34,8
<b>Zentral- und Osteuropa</b>	<b>464.221</b>	<b>561.822</b>	<b>-17,4</b>
davon: Tschechische Republik	81.269	101.712	-20,1
Russland	154.476	158.992	-2,8
Polen	87.721	122.433	-28,4
<b>Übrige Märkte</b>	<b>196.724</b>	<b>233.928</b>	<b>-15,9</b>
davon: Türkei	82.468	46.466	+77,5
Südafrika	44.936	65.961	-31,9
<b>Nordamerika</b>	<b>547.834</b>	<b>700.564</b>	<b>-21,8</b>
davon: USA	398.951	485.023	-17,7
Kanada	61.958	84.453	-26,6
Mexiko	86.925	131.088	-33,7
<b>Südamerika</b>	<b>299.582</b>	<b>403.579</b>	<b>-25,8</b>
davon: Brasilien	227.965	302.886	-24,7
Argentinien	42.612	57.454	-25,8
<b>Asien-Pazifik</b>	<b>2.844.900</b>	<b>3.160.900</b>	<b>-10,0</b>
davon: China	2.657.153	2.951.843	-10,0
Indien	17.184	36.636	-53,1
Japan	50.064	60.556	-17,3
<b>Weltweit</b>	<b>6.377.083</b>	<b>7.826.075</b>	<b>-18,5</b>
Volkswagen Pkw	3.674.338	4.514.552	-18,6
Audi	1.187.190	1.357.102	-12,5
ŠKODA	721.884	913.723	-21,0
SEAT	316.904	454.797	-30,3
Bentley	7.496	7.155	+4,8
Lamborghini	5.631	6.517	-13,6
Porsche	191.547	202.318	-5,3
Bugatti	58	62	-6,5
Volkswagen Nutzfahrzeuge	272.035	369.849	-26,4

<sup>1</sup> Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

## AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Q3 und e-tron der Marke Audi sowie Porsche 911 Cabrio. Der Atlas und der Atlas Cross Sport der Marke Volkswagen Pkw, die Audi Modelle A4, A5, Q7 und e-tron Sportback sowie der Porsche Taycan und Cayenne Coupé wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Kanada ging die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 26,6% zurück. Der Gesamtmarkt war während dieser Zeit erheblich rückläufig. Erfreuliche Nachfragezuwächse verzeichnete insbesondere der Audi Q3.

Auf einem stark sinkenden Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir in den ersten neun Monaten dieses Jahres 33,7% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Vento und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

### Auslieferungen in Südamerika

Auf dem insgesamt sehr stark rückläufigen südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ging die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle im Berichtszeitraum 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 25,8% zurück. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie traten in dieser Region mit zeitlicher Verzögerung auf. Sie verstärkten sich mit Beginn des zweiten Quartals und schwächten sich in den Folgemonaten wieder etwas ab. Der Gol und der im Vorjahr neu in den Markt eingeführte T-Cross der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika stieg auf 14,4 (12,5)%.

Die Erholung des brasilianischen Marktes wurde durch den Ausbruch der Covid-19-Pandemie unterbrochen. Der Volkswagen Konzern lieferte dort im Vorjahresvergleich 24,7% weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders gefragt

war – neben dem Gol und dem Polo – der neue T-Cross der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien fiel die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge mit dem sehr stark rückläufigen Gesamtmarkt unter den Vorjahreswert (-25,8%). Die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen verzeichneten der Gol und der T-Cross der Marke Volkswagen Pkw sowie der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

### Auslieferungen in Asien-Pazifik

Von Januar bis September 2020 verzeichnete der Volkswagen Konzern auf dem vor allem wegen der Covid-19-Pandemie deutlich rückläufigen Gesamtmarkt der Region Asien-Pazifik eine sinkende Nachfrage und übergab 10,0% weniger Fahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region stieg auf 13,4 (12,6)%.

In China lieferte der Volkswagen Konzern auf einem vor allem wegen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 deutlich schwächeren Gesamtmarkt im Berichtszeitraum 10,0% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Nach dem sehr hohen Volumenrückgang im ersten Quartal verzeichneten wir in den folgenden Monaten überwiegend eine leichte Steigerung im Vergleich zum jeweiligen Vorjahreswert. Besonders gefragt waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle T-Cross und Teramont X der Marke Volkswagen Pkw, VA3 und VS5 der Marke JETTA, Audi A6L und Audi Q8, ŠKODA Kamiq GT sowie Porsche Cayenne Coupé. Zudem verzeichneten der Tayron und der Tharu der Marke Volkswagen Pkw, Q2L, Q2L e-tron und Q5 der Marke Audi sowie der Porsche Panamera Limousine eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Die Modelle Tacqua, Viloran und Tayron X der Marke Volkswagen Pkw, VS7 der Marke JETTA, Audi Q7 und Audi e-tron Sportback sowie ŠKODA Rapid wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem stark rückläufigen indischen Pkw-Markt registrierte der Volkswagen Konzern in den ersten neun Monaten dieses Jahres eine gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 53,1% schwächere Nachfrage. Der Polo der Marke Volkswagen und der Rapid der Marke ŠKODA waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns.

In Japan reduzierte sich die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis September 2020 auf einem signifikant schwächeren Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 17,3%. Der T-Cross der Marke Volkswagen verzeichnete die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen.

#### AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

In den ersten neun Monaten 2020 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 28,7% weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir 127.664 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 104.432 (-31,8%) Einheiten auf Lkw und 11.840 (-24,9%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 11.392 (10.111) Fahrzeuge. Der Rückgang im Lkw-Geschäft resultierte aus einem Einbruch unserer Kernmärkte, der sich durch die anhaltende Unsicherheit infolge der Covid-19-Pandemie in den ersten drei Quartalen 2020 verstärkt hat.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber inklusive Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) verringerten sich die Verkäufe gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 36,1% auf insgesamt 68.545 Einheiten; davon entfielen 53.342 auf Lkw und 4.030 auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 11.173 leichte Nutzfahrzeuge aus.

In Russland sanken die Verkäufe gegenüber dem Vorjahr um 8,2% auf 5.368 Einheiten; darunter waren 5.182 Lkw und 186 Busse.

Von Januar bis September 2020 erhöhten sich die Auslieferungen in der Türkei auf 1.731 (417) Fahrzeuge. Davon entfielen 1.536 Einheiten auf Lkw und 99 Einheiten auf Busse sowie 96 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika verringerten sich die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 30,7% auf insgesamt 2.226 Fahrzeuge; davon entfielen 1.985 auf Lkw und 241 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken in den ersten drei Quartalen 2020 auf 1.152 Fahrzeuge (-50,0%); diese wurden ausschließlich in Mexiko an Kunden übergeben, darunter waren 859 Lkw und 293 Busse.

Die Auslieferungen in Südamerika sanken auf insgesamt 35.077 Einheiten (-19,2%); davon entfielen 29.424 auf Lkw und 5.653 auf Busse. Die Verkäufe in Brasilien sanken in den ersten neun Monaten 2020 um 23,4%. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 25.257 Lkw und 4.001 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 7.914 Fahrzeuge, darunter 7.053 Lkw und 852 Busse – das waren insgesamt 15,2% weniger als im Vorjahr.

#### AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

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

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren im Zeitraum Januar bis September 2020 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über zwei Drittel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

#### AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER<sup>1</sup>

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2020	2019	(%)
<b>Europa/Übrige Märkte</b>	<b>83.521</b>	<b>124.036</b>	<b>-32,7</b>
davon: EU27+3	68.545	107.251	-36,1
davon: Deutschland	20.348	29.640	-31,3
Russland	5.368	5.850	-8,2
Türkei	1.731	417	x
Südafrika	2.226	3.214	-30,7
<b>Nordamerika</b>	<b>1.152</b>	<b>2.303</b>	<b>-50,0</b>
davon: Mexiko	1.152	2.302	-50,0
<b>Südamerika</b>	<b>35.077</b>	<b>43.421</b>	<b>-19,2</b>
davon: Brasilien	29.258	38.195	-23,4
<b>Asien-Pazifik</b>	<b>7.914</b>	<b>9.331</b>	<b>-15,2</b>
<b>Weltweit</b>	<b>127.664</b>	<b>179.091</b>	<b>-28,7</b>
Scania	47.735	74.720	-36,1
MAN	79.929	104.371	-23,4

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 Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Volkswagen Finanzdienstleistungen sowie die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Scania und Porsche Holding Salzburg ein.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Zeitraum Januar bis September 2020 beliebt, die Nachfrage war jedoch von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft ging die Zahl der Neuverträge um 10,0% auf weltweit 6,2 Mio. Kontrakte zurück. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen stieg im Berichtszeitraum auf 36,2 (34,9)%, da die Auslieferungen des Konzerns im Vergleich zu den Vertragsabschlüssen überproportional zurückgingen. Am 30. September 2020 lag der Gesamtvertragsbestand mit 23,8 (23,7) Mio. Einheiten leicht über dem Stand vom Jahresende 2019.

Das Finanzdienstleistungsgeschäft in Europa/Übrige Märkte war insbesondere im zweiten Quartal von der Covid-19-Pandemie beeinflusst. Die Zahl der im Berichtszeitraum unterzeichneten Neuverträge verfehlte hier mit 4,6 (5,2) Mio. Einheiten das Niveau des Vorjahres. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende September 2020 auf 17,4 Mio. Kontrakte; das waren 0,5% weniger als am 31. Dezember 2019. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen von diesen Kontrakten 7,6 Mio. Verträge (-1,5%).

In Nordamerika wurden in den ersten neun Monaten dieses Jahres 672 (716) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Vertragsbestand Ende September 2020 übertraf mit 3,1 Mio. Kontrakten den Wert vom Vorjahresende um 1,7%. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,9 (1,8) Mio. Verträge.

Die Region Südamerika war vor allem im zweiten und dritten Quartal von der Covid-19-Pandemie betroffen. Hier verfehlte die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Berichtszeitraum mit 207 (266) Tsd. Kontrakten den Vergleichswert des Vorjahres. Ende September 2020 war der Gesamtvertragsbestand mit 704 (703) Tsd. Einheiten leicht höher als am 31. Dezember 2019. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik, in dem sich das Coronavirus SARS-CoV-2 zuerst ausbreitete, nahmen die neuen Vertragsabschlüsse im Zeitraum Januar bis September 2020 um 4,1% auf 724 Tsd. Einheiten zu. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 30. September 2020 auf 2,5 Mio. Kontrakte; ein Anstieg um 6,9% gegenüber dem Jahresende 2019. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,8 Mio. Verträge (+6,9%).

#### ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

In den ersten neun Monaten 2020 sank der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 21,0% auf 6.310.571 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Grund für den Rückgang waren im Wesentlichen negative Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Die in diesem Zusammenhang anhaltende Verunsicherung sowie die zur Eindämmung der Pandemie eingeführten nationalen Maßnahmen, wie Mobilitätsbeschränkungen und Geschäftsschließungen, gingen mit einem Absinken der Kundennachfrage einher. Überdurchschnittliche Nachfragerückgänge waren vor allem in Europa sowie Nord- und Südamerika zu verzeichnen. Der Auslandsabsatz ging gegenüber dem Zeitraum Januar bis September 2019 um 20,3% auf 5.551.747 Fahrzeuge zurück. Im Inland fiel der Absatz gegenüber dem Vorjahreswert um 25,3%. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz verringerte sich auf 12,0 (12,7)%.

#### PRODUKTION

Im Berichtszeitraum ging die Fertigung des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr aufgrund der getroffenen Maßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus SARS-CoV-2 um 23,4% auf insgesamt 6.107.235 Fahrzeuge zurück. Die Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie führten zu einer Unterbrechung von Lieferketten und in der Folge zu Produktionsstopps im Volkswagen Konzern. Während sich an den Standorten in China seit dem zweiten Quartal die Produktionszahlen gegenüber dem Vorjahr erholten, führten die zeitlich verzögerten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie an den übrigen Standorten weltweit in allen Quartalen zu Rückgängen in der Fertigung. Im Inland lag die Produktion bei 1.091.152 Einheiten, ein Rückgang von 31,8%. Im Ausland fiel die Fertigung gegenüber dem Vorjahr um 21,3% auf insgesamt 5.016.083 Fahrzeuge. Die Inlandsquote verringerte sich auf 17,9 (20,1)%.

#### LAGERBESTÄNDE

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am 30. September 2020 unter dem Stand zum Jahresende 2019 und unter dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

#### BELEGSCHAFT

Am 30. September 2020 waren im Volkswagen Konzern 635.265 aktive Mitarbeiter beschäftigt; weitere 10.842 Mitarbeiter waren in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich befanden sich 18.089 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des dritten Quartals 2020 blieb die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 664.196 Mitarbeitern marktbedingt und aufgrund von nicht erfolgtem Fluktuationsersatz leicht unter dem Stand vom Jahresende 2019. Die Mitarbeiterzahl im Inland lag mit 294.883 Beschäftigten ebenfalls leicht unter dem Jahresendniveau 2019.

# Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

## EINBRINGUNG DER AUTONOMOUS INTELLIGENT DRIVING

Volkswagen hat am 12. Juli 2019 bekanntgegeben, zusammen mit der Ford Motor Company (Ford) in das an der Entwicklung eines Systems für das autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI zu investieren. Dies erfolgt zum einen durch die auf mehrere Jahre verteilte Bereitstellung von finanziellen Mitteln in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. USD und zum anderen, indem Volkswagen seine vollkonsolidierte Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving (AID) einbrachte. Darüber hinaus hat Volkswagen für einen Kaufpreis von 500 Mio. USD, zahlbar in drei gleichen Jahresraten, von Ford bestehende Anteile an Argo AI erworben. Der Vollzug der Transaktion einschließlich der Einbringung der AID erfolgte zum 1. Juni 2020. Aus der Einbringung der AID in die Argo AI zum Zeitwert ergab sich unter Berücksichtigung einer anteiligen Ergebniseliminierung ein nicht liquiditätswirksamer Ertrag im Sonstigen betrieblichen Ergebnis von 0,8 Mrd. €. Die Argo AI wird als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

## SONDEREINFLÜSSE

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

Im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik ergaben sich im Berichtszeitraum im Operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse in Höhe von  $-0,7$  ( $-1,3$ ) Mrd. € im Bereich Pkw. Sie resultierten im Wesentlichen aus Rechtsrisiken.

## ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete in den ersten neun Monaten 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 155,5 Mrd. €; ein Rückgang um 16,7% im Vergleich zum Vorjahr. Insbesondere die geringeren Volumina infolge der Covid-19-Pandemie belasteten das Ergebnis, zudem hatte die Währungskursentwicklung einen negativen Einfluss. Mixeffekte und eine bessere Preispositionierung wirkten hingegen positiv. Der Volkswagen Konzern erzielte 80,7 (80,4)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis ging auf 23,3 (36,4) Mrd. € zurück; die Bruttomarge belief sich auf 15,0 (19,5)%.

Im Zeitraum Januar bis September 2020 konnte das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen mit 2,4 (14,8) Mrd. € wieder einen Gewinn verzeichnen. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen verringerte sich auf 1,5 (7,9)%. Vor allem die negativen Auswirkungen der Ausbreitung der Covid-19-Pandemie wirkten belastend: Neben dem Absatzrückgang infolge des Absinkens der Kundennachfrage führten Turbulenzen auf den Rohstoff- und

Kapitalmärkten zu negativen Effekten aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge-Accounting sowie aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten. Aus der Einbringung der AID in das Joint Venture Argo AI ergab sich ein Ertrag in Höhe von 0,8 Mrd. €. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik belasteten das Operative Ergebnis mit  $-0,7$  ( $-1,3$ ) Mrd. €. Im Berichtszeitraum konnte ein positives Operatives Ergebnis in Höhe von 1,7 (13,5) Mrd. € erzielt werden. Die operative Umsatzrendite lag bei 1,1 (7,3)%.

Infolge der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 nahm auch das Finanzergebnis im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Mrd. € auf 0,6 Mrd. € ab. Geänderte Zinssätze zur Bewertung von Schulden führten dazu, dass die im Finanzergebnis enthaltenen Zinsaufwendungen bewertungsbedingt zurückgingen. Das Wertpapier- und Fondsergebnis wurde durch Kursänderungen belastet. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum war das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen geringer; dies ist insbesondere auf das gesunkene Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zurückzuführen, die vor allem im ersten Quartal 2020 von Covid-19 betroffen waren.

Im Berichtszeitraum gab das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 12,4 Mrd. € auf 2,3 Mrd. € nach. Das Ergebnis nach Steuern lag bei 1,7 (11,2) Mrd. €.

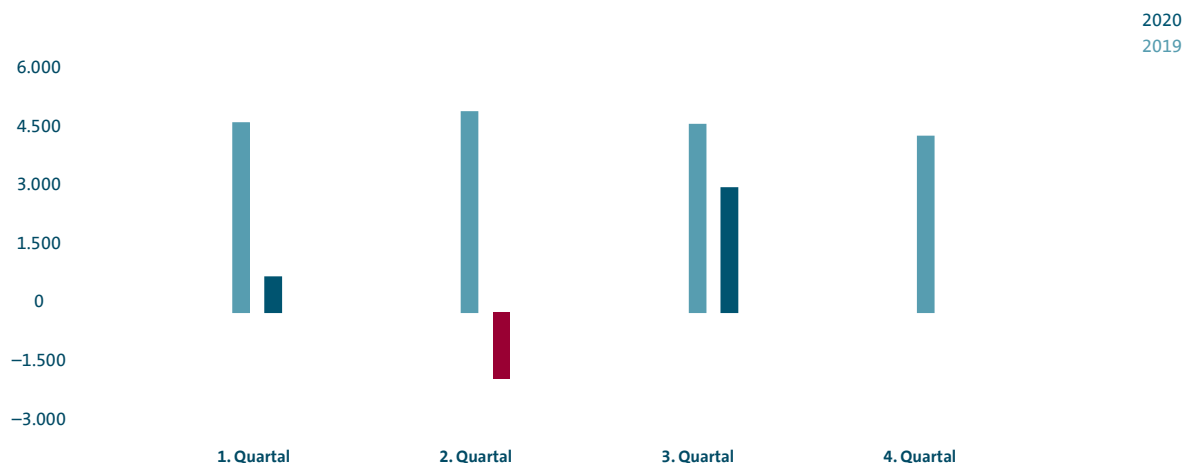
## Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Der Konzernbereich Automobile erzielte in den ersten neun Monaten 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 125,3 Mrd. €. Der Rückgang um 20,2% im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf den Volumenrückgang infolge der Covid-19-Pandemie zurückzuführen, auch die Währungskursentwicklung wirkte belastend. Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung hatten einen positiven Effekt. Die Umsatzerlöse in den Bereichen Pkw und Nutzfahrzeuge verfehlten jeweils signifikant die Vorjahreswerte. Im Bereich Power Engineering waren sie leicht unter dem Niveau des Vorjahres; hier liegen geschäftsbedingt Auftragseingang und Umsatzrealisierung zeitlich zum Teil deutlich auseinander. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen infolge der geringeren Volumina ab, ihr Anteil an den Umsatzerlösen stieg jedoch im Vergleich zum Vorjahr. Höhere Abschreibungen infolge des umfangreichen Investitionsvolumens der Vorjahre standen geringere ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten gegenüber.

## OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



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

Mio. €	2020	2019
<b>Pkw</b>		
Umsatzerlöse	107.132	134.666
Operatives Ergebnis	185	10.103
Operative Umsatzrendite (in %)	0,2	7,5
<b>Nutzfahrzeuge</b>		
Umsatzerlöse	15.419	19.491
Operatives Ergebnis	-180	1.307
Operative Umsatzrendite (in %)	-1,2	6,7
<b>Power Engineering</b>		
Umsatzerlöse	2.749	2.873
Operatives Ergebnis	-101	-98
Operative Umsatzrendite (in %)	-3,7	-3,4

Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, lag im Zeitraum Januar bis September 2020 aufgrund des Umsatzrückgangs mit 8,1 (6,8)% über dem Wert des Vorjahres.

Die Vertriebskosten waren im Berichtszeitraum geringer als ein Jahr zuvor, ihr Anteil an den Umsatzerlösen nahm jedoch zu. Die Verwaltungskosten sowie ihr Anteil an den Umsatzerlösen erhöhten sich. Das Sonstige betriebliche Ergebnis belief sich auf -0,6 (-0,3) Mrd. €; Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselmaterie von -0,6 (-1,3) Mrd. € waren hauptsächlich hier zu berücksichtigen. Auch der Ertrag

aus der Einbringung Autonomous Intelligent Driving (AID) in das an der Entwicklung eines Systems für das autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI in Höhe von 0,8 Mrd. € ist darin enthalten. Belastend wirkten außerdem vor allem negative Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting und aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten mit -0,9 (0,3) Mrd. €.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile belief sich nach den ersten drei Quartalen 2020 auf -0,1 Mrd. €; das waren 11,4 Mrd. € weniger als im Vorjahr. Die operative Umsatzrendite im Konzernbereich Automobile lag bei -0,1 (7,2)%. Die Covid-19-Pandemie führte zu negativen Einflüssen sowohl über den geringeren Absatz als auch über Fair-Value-Bewertungen auf bestimmte Derivate sowie über die Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten. Geringere Kosten sowie der Ertrag aus der Einbringung der AID wirkten positiv, im Vergleich zum Vorjahr waren die negativen Sondereinflüsse niedriger. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen sank auf 0,6 (12,6) Mrd. €, die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen ging auf 0,5 (8,0)% zurück. Da die Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden, schlägt sich die Geschäftsentwicklung unserer Joint Ventures im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzentnahmen im Operativen Ergebnis nieder.

## Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen übertrafen im Berichtszeitraum mit 30,2 (29,6) Mrd. € den Vorjahreswert leicht. Aufgrund des Geschäftsmodells des Finanzdienstleistungsbereichs ist der negative Effekt aus der Covid-19-Pandemie in den Umsatzerlösen hier geringer als im Konzernbereich Automobile.

Die Kosten der Umsatzerlöse stiegen um 0,5 Mrd.€ auf 24,8 Mrd.€. Die Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie das Sonstige betriebliche Ergebnis waren in Summe höher als im Vorjahr, auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen nahm zu. Das Sonstige betriebliche Ergebnis verschlechterte sich im Wesentlichen aufgrund höherer Risikokosten als Folge der Pandemie. Das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs erreichte mit 1,8 (2,2) Mrd.€ nicht die Größenordnung des Vorjahres. Die operative Umsatzrendite lag bei 5,9 (7,5)%.

#### FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

Im Berichtszeitraum fiel der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns mit 21,1 Mrd.€ ergebnisbedingt um 8,8 Mrd.€ niedriger aus als im Vorjahr. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf –2,8 (–17,1) Mrd.€. Die Covid-19-Pandemie wirkte sich unter anderem in Form niedrigerer Forderungen im Finanzdienstleistungsgeschäft, einer geringeren Bevorratung infolge der Produktionsreduzierungen, eines gesunkenen Forderungsaufbaus, geringerer sonstiger Rückstellungen sowie eines niedrigeren Aufbaus der Verbindlichkeiten aus. Die Mittelabflüsse aus der Dieselthematik fielen höher aus als im Vorjahreszeitraum. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft legte um 5,5 Mrd.€ auf 18,3 Mrd.€ zu.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts fiel mit 11,8 (12,5) Mrd.€ niedriger aus als im Vorjahr.

Vor allem zur Stärkung der Brutto-Liquidität flossen in der Finanzierungstätigkeit im Berichtszeitraum insgesamt Mittel in Höhe von 17,8 (0,7) Mrd.€ zu. Die Finanzierungstätigkeit beinhaltet im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Im Juni 2020 wurde erfolgreich eine Dual-Tranche-Hybridanleihe in Höhe von 3,0 Mrd.€ platziert. Im September 2020 emittierte Volkswagen Green Bonds in Höhe von 2 Mrd.€. Die syndizierte Kreditlinie der Volkswagen AG in Höhe von 10 Mrd.€ wurde zum Ende des Berichtszeitraums zu rund zwei Drittel genutzt. Im Vorjahr waren die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG, der Erwerb angedeinter MAN Aktien infolge der Kündigung des BGAV sowie der Zahlungsmittelzufluss aus dem Börsengang von TRATON zu berücksichtigen.

Der Zahlungsmittelbestand des Volkswagen Konzerns laut Kapitalflussrechnung wies am Ende des Berichtszeitraums eine Höhe von 45,1 (30,4) Mrd.€ aus.

Am 30. September 2020 lag die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns bei –134,5 Mrd.€, am Jahresende 2019 waren es –148,0 Mrd.€.

#### Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Der Brutto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile ging in den ersten neun Monaten 2020 vor allem infolge des pandemiebedingten Ergebnisrückgangs auf 13,0 (22,3) Mrd.€ zurück. Der im dritten Quartal 2019 noch nicht gefasste Dividendenbeschluss des chinesischen Joint Ventures FAW-Volkswagen hatte im Vorjahresvergleich einen positiven Einfluss. Die Veränderung des Working Capital belief sich auf

0,2 (–1,4) Mrd.€. Die Covid-19-Pandemie wirkte sich unter anderem in Form einer geringeren Bevorratung infolge der Produktionsreduzierungen, eines gesunkenen Forderungsaufbaus sowie geringerer sonstiger Rückstellungen und eines niedrigeren Aufbaus der Verbindlichkeiten aus. Im Gesamt-Neun-Monatszeitraum reflektiert sich die Normalisierung des Working Capital, das – bedingt durch die Covid-19-Pandemie – in den einzelnen Quartalen sehr unterschiedlichen Veränderungen unterlag. Mittelabflüsse, die aus der Dieselthematik resultieren, fielen im Berichtszeitraum höher aus als im Vorjahr. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft verfehlte mit 13,2 Mrd.€ den Vergleichswert 2019 um 7,7 Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Konzernbereichs Automobile belief sich in den ersten drei Quartalen des Jahres 2020 auf 11,8 Mrd.€; ein Rückgang von 0,6 Mrd.€ im Vergleich zum Vorjahr. Die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) sanken um 1,8 Mrd.€ auf 6,4 Mrd.€, womit sich die Sachinvestitionsquote auf 5,1 (5,2)% reduzierte. Die Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen, sowie in die ökologische Ausrichtung unserer Modellpalette, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte und in unsere modularen Baukästen. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten erhöhten sich im Berichtszeitraum um 0,8 Mrd.€ auf 4,5 Mrd.€, was im Wesentlichen auf die seit Ende 2019 auf Markenebene durchzuführenden Produktwerthaltigkeitseinschätzungen zurückzuführen ist. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ nahm infolge strategischer Investitionen in diverse Unternehmen, vor allem in das Joint Venture Argo AI, um 0,5 Mrd.€ auf 1,1 Mrd.€ zu.

Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile verringerte sich um 7,2 Mrd.€ auf 1,4 Mrd.€.

Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Im Zeitraum Januar bis September 2020 lag der Mittelzufluss bei insgesamt 14,2 Mrd.€. Dies diente der Stärkung der Brutto-Liquidität und führte zu höheren Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Hierin enthalten sind unter anderem die im September 2020 platzierten Green Bonds über 2,0 Mrd.€. Aus der im Juni 2020 über die Volkswagen International Finance N.V. erfolgreich begebenen Dual-Tranche-Hybridanleihe im Gesamtnennbetrag von 3,0 Mrd.€ ergab sich ebenfalls ein Mittelzufluss. Sie besteht zum einen aus einer 1,5 Mrd.€ Anleihe, die mit einem Kupon von 3,5% ausgestattet und erstmals nach fünf Jahren kündbar ist, und zum anderen aus einer 1,5 Mrd.€ Anleihe, die einen Kupon von 3,875% hat und erstmals nach neun Jahren gekündigt werden kann. Beide Tranchen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – das Eigenkapital. Von der Hybridanleihe waren 3,0 Mrd.€ als Kapitaleinzahlung zu klassifizieren, die die Netto-Liquidität erhöhten. Im Vorjahr flossen Mittel in Höhe

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

Mio. €	2020	2019
<b>Pkw</b>		
Brutto-Cash-flow	11.607	19.566
Veränderung Working Capital	675	292
Cash-flow laufendes Geschäft	12.282	19.858
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-10.819	-13.303
Netto-Cash-flow	1.463	6.555
<b>Nutzfahrzeuge</b>		
Brutto-Cash-flow	1.203	2.577
Veränderung Working Capital	-535	-1.440
Cash-flow laufendes Geschäft	669	1.137
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-816	1.186
Netto-Cash-flow	-148	2.323
<b>Power Engineering</b>		
Brutto-Cash-flow	196	179
Veränderung Working Capital	24	-254
Cash-flow laufendes Geschäft	221	-75
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-119	-191
Netto-Cash-flow	102	-266

von 7,0 Mrd.€ ab, unter anderem aufgrund der Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG, die in diesem Jahr Anfang des vierten Quartal erfolgte, und des Erwerbs angedienter MAN Aktien infolge der Kündigung des BGAV mit der MAN SE, denen ein Zahlungsmittelzugang aus dem Börsengang von TRATON entgegen stand.

Die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile belief sich Ende September 2020 auf 24,8 Mrd.€; am 31. Dezember 2019 waren es 21,3 Mrd.€.

**Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen**

Von Januar bis September 2020 erzielte der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 8,1 (7,6) Mrd.€. Aufgrund einer geringeren Mittelbindung infolge des nachfragebedingt gesunkenen Geschäftsvolumens nach Ausbreitung des Coronavirus belief sich die Veränderung im Working Capital auf -3,0 (-15,7) Mrd.€. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft nahm auf 5,1 (-8,2) Mrd.€ zu.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag mit 0,0 (0,2) Mrd.€ unter der Größenordnung des Vorjahres.

Die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen enthält vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und übrigen Finanzschulden. In den ersten neun Monaten 2020 flossen insgesamt Mittel in Höhe von 3,7 Mrd.€ zu, ein Jahr zuvor waren es 7,7 Mrd.€.

Ende September 2020 lag die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei -159,3 Mrd.€, am Jahresende 2019 waren es -169,3 Mrd.€.

**BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS**

Der Volkswagen Konzern verzeichnete am 30. September 2020 eine Bilanzsumme von 501,2 Mrd.€. Der Anstieg um 2,7% im Vergleich zum 31. Dezember 2019 ist im Wesentlichen auf die Stärkung der Brutto-Liquidität und die im zweiten Quartal 2020 erfolgreich platzierte Hybridanleihe zurückzuführen. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig. Das Eigenkapital des Konzerns belief sich auf 122,4 (123,7) Mrd.€, die Eigenkapitalquote lag bei 24,4 (25,3)%.

**Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile**

Am Ende des dritten Quartals 2020 waren die Immateriellen Vermögenswerte des Konzernbereichs Automobile nahezu auf dem Wert zum Bilanzstichtag 2019. Aufgrund von Wechselkurseffekten und über den Zugängen liegenden Abschreibungen nahmen die Sachanlagen ab. Die Langfristigen Vermögenswerte gingen im Vergleich zum Jahresende 2019 insgesamt um 0,3% zurück.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte legten um 14,9% zu. Die darin enthaltenen Vorräte sanken infolge der pandemiebedingten Produktionsreduzierungen. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte waren höher als Ende 2019. Mit 47,8 Mrd.€ übertraf der Bestand an Wertpapieren und Zahlungsmitteln im Konzernbereich Automobile den Wert vom Jahresende 2019 um 14,6 Mrd.€.

Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst nach der Einbringung der AID in das Joint Venture Argo AI den voraussichtlich abgehenden Buchwert der Vermögenswerte aus der nach dem Stichtag erfolgten Veräußerung von Renk. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die voraussichtlich abgehenden Buchwerte der zugehörigen Schulden.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile lag am Ende des dritten Quartals 2020 mit 91,4 (92,8) Mrd.€ leicht unter dem Wert zum 31. Dezember 2019. Die im Juni 2020 begebene Hybridanleihe, Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung sowie das positive Ergebnis wirkten eigenkapitalerhöhend. Die Währungsumrechnung, die durch die Hauptversammlung beschlossene Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG sowie gestiegene versicherungsmathematische Verluste aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen reduzierten das Eigenkapital. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen den Minderheitsaktionären der TRATON GROUP zuzurechnen.

Die Langfristigen Schulden waren mit 89,9 Mrd.€ um 1,0% geringer als Ende Dezember 2019; die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden sanken im Wesentlichen durch Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten sowie währungsbedingt. Erhöhend wirkten die im September

#### BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	30.09.2020	31.12.2019
<b>Pkw</b>		
Langfristige Vermögenswerte	127.197	126.387
Kurzfristige Vermögenswerte	91.399	75.459
<b>Bilanzsumme</b>	<b>218.595</b>	<b>201.846</b>
Eigenkapital	75.499	75.773
Langfristige Schulden	78.911	78.679
Kurzfristige Schulden	64.186	47.394
<b>Nutzfahrzeuge</b>		
Langfristige Vermögenswerte	24.057	25.143
Kurzfristige Vermögenswerte	11.111	13.420
<b>Bilanzsumme</b>	<b>35.168</b>	<b>38.563</b>
Eigenkapital	13.090	14.115
Langfristige Schulden	10.414	11.367
Kurzfristige Schulden	11.665	13.081
<b>Power Engineering</b>		
Langfristige Vermögenswerte	2.024	2.206
Kurzfristige Vermögenswerte	4.403	4.202
<b>Bilanzsumme</b>	<b>6.427</b>	<b>6.408</b>
Eigenkapital	2.765	2.885
Langfristige Schulden	626	777
Kurzfristige Schulden	3.037	2.746

begebenen Green Bonds in dieser Position. Die Pensionsrückstellungen nahmen vor allem resultierend aus der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes zu.

Am Ende des dritten Quartals 2020 beliefen sich die Kurzfristigen Schulden auf 78,9 Mrd. €; ein Plus von 15,7 Mrd. € gegenüber dem Stand vom 31. Dezember 2019. Die kurzfristigen Finanzschulden erhöhten sich infolge der Umgliederungen in den kurzfristigen Bereich sowie von Maßnahmen zur Stärkung der Brutto-Liquidität auf 7,0 (-7,3) Mrd. €. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die Kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile am Jahresende 2019 geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert negativ. Die kurzfristigen sonstigen Schulden nahmen im Vergleich zum Jahresende 2019 zu; im Wesentlichen resultierte der Anstieg durch die zum Ende des dritten Quartals 2020 durch die Hauptversammlung beschlossene Dividende gegenüber den Aktionären der Volkswagen AG, die erst zu Beginn des vierten Quartals 2020 zur Auszahlung kam.

Der Konzernbereich Automobile verzeichnete Ende September eine Bilanzsumme in Höhe von 260,2 Mrd. €; das waren 5,4% mehr als am 31. Dezember 2019.

#### Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Am 30. September dieses Jahres lag die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 241,0 (241,3) Mrd. € auf dem Niveau vom 31. Dezember 2019.

Die Langfristigen Vermögenswerte gaben im Vergleich zum Jahresende 2019 insgesamt um 3,5% nach; die darin enthaltenen Sachanlagen waren nahezu unverändert. Während die Vermieteten Vermögenswerte stiegen, gingen die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen infolge der Covid-19-Pandemie volumen- und währungsbedingt zurück.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte waren höher als am Jahresende 2019. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte sowie kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen fielen hingegen pandemiebedingt geringer aus. Der Zahlungsmittelbestand im Finanzdienstleistungsbereich erreichte am 30. September 2020 eine Höhe von 14,9 Mrd. €; ein Plus von 8,6 Mrd. € gegenüber dem 31. Dezember 2019.

Am Ende des Berichtszeitraums entfielen rund 48,1 (49,4)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen war mit 31,0 (30,9) Mrd. € im Vergleich zum 31. Dezember 2019 nahezu unverändert. Negative Wechselkurseffekte standen dem positiven Ergebnis gegenüber. Die Eigenkapitalquote lag bei 12,9 (12,8)%.

Höhere sonstige Rückstellungen und gestiegene langfristige Finanzschulden führten dazu, dass die Langfristigen Schulden insgesamt um 0,9% zunahmen.

Die Kurzfristigen Schulden waren aufgrund niedrigerer kurzfristiger Finanzschulden geringer als am Jahresende 2019.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft ging im Vergleich zum Jahresende 2019 auf 31,0 (32,5) Mrd. € zurück.

#### PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 bringt massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich. Dies ist auch verbunden mit Turbulenzen auf den Rohstoff- und Finanzmärkten. Insbesondere sind die Folgen für die weitere Entwicklung einzelner Volkswirtschaften und der Weltwirtschaft insgesamt zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht verlässlich einschätzbar. Zudem könnte eine zweite Welle mit steigenden Neuinfektionen die Belastungen und die Unsicherheit verstärken. Gleichwohl gehen wir von einer sich fortsetzenden wirtschaftlichen Erholung im restlichen Verlauf des Jahres 2020 aus.

Von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie ist der Volkswagen Konzern in allen Bereichen betroffen: insbesondere der Vertrieb infolge des Absinkens der Kundennachfrage, die Produktion und die Lieferketten. Risiken ergeben sich vor

allem aus einer anhaltend rückläufigen Nachfrage und einer steigenden Wettbewerbsintensität, die durch staatliche Konjunkturprogramme gemindert werden könnten. Herausforderungen sehen wir darüber hinaus vor allem in der Produktion im Hinblick auf stabile Lieferketten und den Schutz der Gesundheit unserer Belegschaft. Wir haben verstärkte Hygiene- und Schutzmaßnahmen installiert, um den Betrieb sicherzustellen. Der Vorstand des Volkswagen Konzerns erwartet weltweit an seinen Standorten negative Auswirkungen auf das operative Geschäft. In der Folge gehen wir davon aus, dass wir die ursprünglichen Erwartungen an einige Spitzenkennzahlen des Konzerns für das Geschäftsjahr 2020 nicht erreichen werden.

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden, die Umsatzerlöse und das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns unter Vorjahr liegen werden. Im Konzernbereich Automobile wird sich 2020 trotz gegensteuernder Maßnahmen die F&E-Quote aufgrund nachfragebedingt rückläufiger Umsatzerlöse über der des Vorjahres bewegen, die Sachinvestitionsquote erwarten wir hingegen auf Vorjahresniveau. Infolge der geminderten Kundennachfrage sowie weiterer Auszahlungen im Rahmen der Dieseldiagnostik und von Liquiditätsabflüssen aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten rechnen wir für das Jahr 2020 mit einem positiven, aber deutlich unter dem Vorjahreswert liegenden Netto-Cash-flow. Die Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile wird sich voraussichtlich in der Größenordnung des Vorjahres bewegen. Wir rechnen mit einer positiven Kapitalrendite (RoI), die ergebnisbedingt unter dem Vorjahreswert und unter unserem definierten Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen in Höhe von 9% liegt.

Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2020 finden Sie auf den Seiten 24 und 25.

#### Dieseldiagnostik

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

Im Mai 2020 ist das Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gegen den amtierenden Vorstandsvorsitzenden und ein ehemaliges Mitglied (heutiger Aufsichtsratsvorsitzender) des Vorstands der Volkswagen AG gegen Zahlung einer Geldauflage in Höhe von jeweils 4,5 Mio. € – und insoweit auch gegen die Volkswagen AG als Nebenbeteiligte – durch das Landgericht Braunschweig endgültig eingestellt worden. Das Landgericht Braunschweig hat im September 2020 die weiter anhängige Anklage gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG einschließlich des insoweit noch anhängigen Verfahrens gegen die Volkswagen AG zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet.

Im September 2020 hat das Landgericht Braunschweig die weitere Anklage auch gegen denselben ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betruges im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend Motoren des Typs EA 189 zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet.

Das Landgericht München II hat im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend 3.0 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Verhandlung hat im September 2020 begonnen.

Im August 2020 hat die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren erhoben.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)  
In Australien hat das Gericht im April 2020 den in den Sammelklagen zwischen den Parteien geschlossenen Vergleich genehmigt.

Die Volkswagen AG und der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. haben am 28. Februar 2020 einen außergerichtlichen Vergleich über die Beendigung der Musterfeststellungsklage geschlossen. Danach hat sich die Volkswagen AG verpflichtet, Verbrauchern, die sich zur Musterfeststellungsklage angemeldet haben und die Vergleichskriterien erfüllen, Einzelvergleiche anzubieten. Das Vergleichsvolumen beträgt insgesamt bis zu 830 Mio. €. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. hat am 30. April 2020 die Musterfeststellungsklage zurückgenommen. Volkswagen hat mit rund 244 Tsd. Kunden individuelle Vergleiche mit einem Gesamtvolumen von rund 770 Mio. € geschlossen.

Im April 2020 entschied der High Court in England und Wales in der Group Litigation, dass es sich bei der Umschaltlogik des EA 189-Motors um eine unzulässige Abschalt-einrichtung handele und sieht sich diesbezüglich auch an die Feststellungen des Kraftfahrtbundesamtes gebunden. Die Berufung von Volkswagen gegen die Entscheidung des High Court zu diesen Vorfragen wurde durch den Court of Appeal im August 2020 rechtskräftig zurückgewiesen. Die Frage der Haftung von Volkswagen war nicht Gegenstand der Entscheidung des High Court und wird erst im weiteren Prozessverlauf erörtert.

Im April 2020 wurde Volkswagen eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher durch die Diesel Emissions Justice Foundation zugestellt. Nach einer am 1. Januar 2020 in Kraft getretenen Gesetzesänderung in den Niederlanden können sich gegebenenfalls auch Verbraucher innerhalb der Europäischen Union der Sammelklage im Rahmen einer Opt-In-Option anschließen. Allerdings ist noch unklar, inwiefern das neue Gesetz für dieses Verfahren anwendbar ist. Die Sammelklage betrifft unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189.

In Deutschland erging im Mai 2020 erstmalig eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) zu einer produktbezogenen Einzelklage im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik. Der BGH entschied, dass dem Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieseldiagnostik erworbenen Fahrzeugs

des Motorentyps EA 189 ein Schadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht. Er kann die Erstattung des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises verlangen, muss sich aber den gezogenen Nutzungsvorteil anrechnen lassen und der Volkswagen AG das Fahrzeug zurückgeben. Mit dem Urteil wurde für einen Großteil der seinerzeit rund 65 Tsd. in Deutschland noch anhängigen Einzelklagen Klarheit darüber geschaffen, wie der BGH die wesentlichen Grundfragen in den Dieselverfahren beurteilt. Auf dieser Basis konnte die Anzahl der anhängigen Einzelverfahren durch zwischenzeitlich geschlossene Vergleiche bereits deutlich reduziert werden. Der BGH hat im Juli 2020 in mehreren Grundsatzurteilen weitere wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 geklärt. Er hat entschieden, dass kein Schadensersatzanspruch besteht, wenn der Kläger sein Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben hat. Zudem hat der BGH geurteilt, dass Erwerber von betroffenen Fahrzeugen keinen Anspruch auf Deliktzinsen nach § 849 des Bürgerlichen Gesetzbuches haben. Darüber hinaus hat der BGH klargestellt, dass die Nutzungsvorteile eines Klägers einen möglichen Schadensersatzanspruch vollständig aufzehren können.

Im September 2020 hat die französische Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) eine Sammelklage für bis zu 950 Tsd. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen Volkswagen Group Automotive Retail France und Volkswagen AG eingereicht. Es handelt sich um eine Opt-In Sammelklage, bei der sich die betroffenen Verbraucher erst dann zum Verfahren anmelden müssen, wenn die Sammelklage rechtskräftig entschieden sein wird.

### 3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Mit Beschlüssen aus März 2019 hatte das Oberlandesgericht (OLG) Stuttgart die Durchführung weiterer Kapitalanleger-Musterverfahren abgelehnt. Darunter befand sich auch ein Musterverfahren gegen die Porsche SE und die Volkswagen AG wegen angeblicher Ad-hoc-Pflichtverletzungen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik. Die Klägerseite hat gegen die Ablehnung dieses Musterverfahrens durch das OLG Stuttgart Rechtsbeschwerde zum BGH erhoben. Der BGH hat die Sache im Juni 2020 zur erneuten Entscheidung über die Bestimmung eines Musterklägers an das OLG Stuttgart zurückverwiesen. Im Oktober 2020 hat das OLG Stuttgart in diesem Musterverfahren, an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist, das Wolverhampton City Council, Administrating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund zur Musterklägerin bestimmt.

### 4. Verfahren in den USA/Kanada

Im Februar 2020 hat das Gericht des Bundesstaats Montana (Montana State Court) einen Teil der vom Attorney General des Bundesstaats Montana geltend gemachten umweltrechtlichen Forderungen abgewiesen, die Klage aber hinsichtlich anderer Forderungen zugelassen. Im August 2020 hat der

Oberste Gerichtshof des Bundesstaats Montana (Montana Supreme Court) die von Volkswagen beantragte Überprüfung dieser Entscheidung aus verfahrensrechtlichen Gründen abgelehnt. Im März 2020 hat der Oberste Gerichtshof des Bundesstaates Ohio (Ohio Supreme Court) auf Antrag von Volkswagen das Rechtsmittelverfahren gegen eine Entscheidung des Instanzgerichts zu verbleibenden Forderungen des Bundesstaates Ohio zugelassen. Im Juni 2020 hat das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) unter teilweiser Aufhebung der instanzgerichtlichen Klageabweisung entschieden, dass über bestimmte Forderungen der US-Verwaltungsbezirke Hillsborough County (Florida) und Salt Lake County (Utah) weiter zu verhandeln sei. Im September 2020 hat das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk das Verfahren in Ansehung eines Antrags ausgesetzt, mit dem Volkswagen voraussichtlich die Überprüfung der Entscheidung durch den Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten (US Supreme Court) beantragen wird.

Im Mai 2020 wurde das in den Vereinigten Staaten laufende Vergleichsprogramm für Fahrzeuge mit 3.0 l TDI-Motoren der Generation 2 beendet.

In der auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat ein Gericht der Provinz Quebec, nachdem es das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Sammelklage bestätigt hatte, im Juni 2020 entschieden, dass ein Antrag auf Klageabweisung durch Volkswagen im aktuellen Verfahrensstadium zulässig ist. Volkswagen hat den Antrag im Juli 2020 formwirksam angekündigt.

Im August 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien dem Antrag von Volkswagen auf Abweisung der im März 2019 eingereichten Klage der US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission, SEC), in der Forderungen nach US-Bundeswertpapierrecht geltend gemacht werden, zum Teil stattgegeben und ihn zum Teil zurückgewiesen. Unter anderem hat das Gericht sämtliche im Zusammenhang mit Asset-Backed-Securities geltend gemachten Forderungen gegen VW Credit, Inc. abgewiesen. Im September 2020 hat die SEC eine überarbeitete Klageschrift eingereicht, in der neben weiteren Änderungen die abgewiesenen Forderungen nicht mehr enthalten sind.

Im September 2020 lief die Amtszeit des in Übereinstimmung mit dem Plea Agreement beauftragten unabhängigen Compliance Monitors aus. Im Juni 2020 endete bereits die Beauftragung als unabhängiger Compliance Auditor gemäß dem Third Partial Consent Decree und dem Third California Partial Consent Decree.

### 5. Weitere Verfahren

Im Verfahren auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG hat das OLG Celle im April 2020 durch Beschluss entschieden, einen anderen als den ursprünglich bestellten Sonderprüfer zu bestellen. Diese Entscheidung des OLG Celle ist formal rechtskräftig. Die Volkswagen AG hat auch gegen diese Entscheidung wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungs-



beschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben und die Verbindung mit der ersten Verfassungsbeschwerde gegen den Beschluss auf Einsetzung des Sonderprüfers angeregt. Die Verfassungsbeschwerde hat jedoch keine aufschiebende Wirkung.

#### Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Der Risikobetrag im Steuerverfahren der brasilianischen Finanzverwaltung gegen MAN Latin America beträgt weiterhin 3,1 Mrd. BRL. Aufgrund von Währungsschwankungen ergibt sich durch die Umrechnung ein von 0,7 auf 0,5 Mrd. € reduziertes Risiko, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten enthalten ist.

Im Zusammenhang mit dem Sachverhalt, der im Grundsatz auch dem im April 2019 eingeleiteten kartellrechtlichen Verfahren der Europäischen Kommission gegen die Volkswagen AG sowie die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zugrunde liegt, hat die südkoreanische Wettbewerbsbehörde im Mai 2020 die Niederlassungen der Audi Volkswagen Südkorea und Porsche Südkorea durchsucht und Auskunftersuchen an die Volkswagen AG, AUDI AG und Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gerichtet. In der gleichen Angelegenheit hat zudem die türkische Wettbewerbsbehörde im Juli 2020 ein Verfahren eröffnet.

Im März 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien zwei angepasste Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Das Gericht gewährte den Klägern die Möglichkeit, ihre Klagen hinsichtlich eines begrenzten Teils der ursprünglichen klägerischen Forderungen zu überarbeiten. Im Juni 2020 haben die Kläger einen zweiten Satz überarbeiteter Klageschriften eingereicht, deren Abweisung die Beklagten im August 2020 beantragt haben. Im Oktober 2020 hat das Gericht dem Antrag der Beklagten

stattgegeben und die überarbeiteten Klageschriften abschließend in Gänze abgewiesen. Gegen diese Entscheidung können die Kläger Rechtsmittel einlegen.

Im Februar 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien einen Sammelklagevergleich zur Beilegung zivilrechtlicher Forderungen betreffend rund 98 Tsd. Fahrzeuge mit Automatikgetriebe der Marken Volkswagen, Audi, Porsche und Bentley endgültig genehmigt.

Im Oktober 2020 wurden beim US District Court des Northern District von Kalifornien drei Klagen eingereicht, mit denen die Kläger jeweils im Namen einer mutmaßlichen Klasse von US-Käufern und US-Leasingnehmern bestimmter Porsche-Fahrzeuge mit Benzinmotor handeln wollen. Bei den Beklagten handelt es sich um die Volkswagen AG, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, AUDI AG und Porsche Cars North America, Inc., wobei nicht jede Gesellschaft in allen drei Fällen verklagt ist. Laut den Klageschriften habe eine bestimmte in den betroffenen Fahrzeugen angeblich eingesetzte Software und/oder Hardware dazu geführt, dass der tatsächliche Schadstoffausstoß und/oder Kraftstoffverbrauch die im Zulassungsverfahren festgestellten Vergleichswerte überschreite.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2020 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2019 keine wesentlichen Änderungen. Insbesondere liegen dem Vorstand der Volkswagen AG basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

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

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

Währungskursverhältnissen oder Rohstoffen ergeben oder die tatsächlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie von dem in diesem Bericht unterstellten Szenario abweichen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2019 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

# Ausblick

Der Vorstand des Volkswagen Konzerns geht davon aus, dass das Wachstum der Weltwirtschaft 2020 infolge der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 eine negative Wachstumsrate aufweisen wird. Risiken sehen wir darüber hinaus weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine deutlich rückläufige Wirtschaftsentwicklung verzeichnen werden. Gleichwohl gehen wir von einer sich fortsetzenden wirtschaftlichen Erholung im restlichen Verlauf des Jahres 2020 aus.

Für die Entwicklung der Pkw-Märkte im Jahr 2020 haben wir aufgrund der Covid-19-Pandemie für einzelne Regionen Szenarien entwickelt, die zum Beispiel auch die aktuellen Erfahrungen aus der Entwicklung in China berücksichtigen. Die Szenarien reflektieren die zeitlich unterschiedliche geographische Ausbreitung der Covid-19-Pandemie. Insgesamt gehen wir davon aus, dass das weltweite Nachfragevolumen nach Neufahrzeugen im Jahr 2020 voraussichtlich zwischen 15 und 20% unter dem des Vorjahres liegen wird. In Westeuropa rechnen wir für 2020 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das um rund 25% unter dem Niveau des Vorjahres liegt. Nach dem drastischen Rückgang zu Beginn des zweiten Quartals kam es in den folgenden Monaten zu einer Erholung, bei der zum Ende des Berichtszeitraums in einzelnen Monaten sogar der Vorjahreswert erreicht wurde. Wir haben unterstellt, dass es im vierten Quartal 2020 zu einer Seitwärtsbewegung des Marktes kommt, bei der das Vorjahresniveau merklich unterschritten wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa legen wir – nach dem Einbruch im zweiten und der Erholung im dritten Quartal – für die letzten drei Monate des Jahres ebenfalls einen Seitwärtstrend zugrunde, wobei das Vorjahr signifikant verfehlt wird. Wir erwarten, dass die Zahl der Verkäufe 2020 hier den Vorjahreswert voraussichtlich um rund 20% unterschreiten wird. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2020 mit einem Nachfragevolumen, das 20 bis 25% unter dem Niveau des Vorjahres liegt. Dabei gehen wir davon aus, dass nach dem drastischen Rückgang zu Beginn des zweiten Quartals und einer

stetigen Erholung in den folgenden Monaten – bis hin zur Erreichung des Vorjahresniveaus im September – im letzten Quartal des Jahres 2020 eine erhebliche Abschwächung des Marktes zu verzeichnen sein wird. Wir erwarten, dass die Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen auf den südamerikanischen Märkten 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt um bis zu 35% sinken werden. Nach dem drastischen Rückgang im zweiten und einer kräftigen Erholung im dritten Quartal wird sich der Markt im vierten Quartal voraussichtlich auf dem erreichten Niveau seitwärts bewegen, wobei die Werte des Vorjahres nach wie vor nicht wieder erreicht werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2020 voraussichtlich zwischen 10 und 15% unter dem Vorjahresniveau liegen. Nach dem sehr starken Rückgang im ersten, der zügigen Erholung im zweiten und dem Wiedererreichen der Vorjahreswerte im dritten Quartal rechnen wir im letzten Quartal 2020 mit einer Entwicklung moderat unter dem Vorjahresniveau.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich im Jahr 2020 in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir Covid-19-bedingt für 2020 mit einer signifikant sinkenden Nachfrage.

Wir erwarten für 2020, dass die Neuzulassungen sowohl von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t als auch von Bussen auf den relevanten Märkten des Bereichs Nutzfahrzeuge stark bis sehr stark unter denen von 2019 liegen.

Automobilbezogene Finanzdienstleistungen werden nach unserer Einschätzung auch im Jahr 2020 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Unsere Markenvielfalt, unsere Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie unsere Technologien und unsere Dienstleistungen verschaffen uns weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation unseres Kerngeschäfts positionieren wir die Konzernmarken noch trennschärfer und optimieren unser Fahrzeug- und Antriebsportfolio. Im Fokus stehen dabei vor allem die CO<sub>2</sub>-Bilanz unserer Fahrzeugflotte und die Konzentration auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeiten wir mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und unserer Baukästen daran, die Vorteile unseres Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen.

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2020 in Folge der Auswirkungen der Covid-19-Pandemie deutlich unter dem Wert des Vorjahres liegen werden.

Herausforderungen ergeben sich zudem insbesondere aus der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff- und Devisenmärkten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten, dass in Folge der Covid-19-Pandemie im Jahr 2020 die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und seiner Bereiche, mit Ausnahme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen, deutlich unter dem Niveau des Vorjahres liegen werden. Für das Operative Ergebnis vor und inklusive Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns und des Bereichs

Pkw sowie für das Operative Ergebnis des Bereichs Nutzfahrzeuge rechnen wir mit einem gravierenden Rückgang gegenüber dem Vorjahr. Im Bereich Power Engineering und im Konzernbereich Finanzdienstleistungen erwarten wir geschäftsmodellbedingt für das Operative Ergebnis im Jahr 2020 geringere Einflüsse aus der Pandemie. Für den Bereich Power Engineering gehen wir von einem gegenüber Vorjahr deutlich höheren Operativen Verlust aus. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit Umsatzerlösen auf dem Niveau des Vorjahres und einem Operativen Ergebnis deutlich unter dem Vorjahreswert. Insgesamt erwarten wir für den Volkswagen Konzern ein positives Operatives Ergebnis vor und inklusive Sondereinflüssen im Jahr 2020.

# Marken und Geschäftsfelder

## UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Im Zeitraum Januar bis September 2020 war das Geschäft des Volkswagen Konzerns und seiner Marken stark von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. In der Folge ergaben sich konzernweit geringere Werte bei Absatz-, Umsatz- und Ergebnis. Die Umsatzerlöse des Konzerns gingen auf 155,5 (186,6) Mrd.€ zurück. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen sank auf 2,4 (14,8) Mrd.€. Aus der Dieseldisziplin ergaben sich in den ersten neun Monaten dieses Jahres Sondereinflüsse in Höhe von -0,7 (-1,3) Mrd.€.

Die Marke Volkswagen Pkw setzte im Berichtszeitraum 1,9 (2,8) Mio. Fahrzeuge ab; ein Minus von 31,1% im Vergleich zum Vorjahr. Der im Vorjahr eingeführte T-Cross konnte entgegen dem Trend Zuwächse verzeichnen, auch der neue Atlas Cross Sport war sehr beliebt. Mit 47,2 Mrd.€ waren die Umsatzerlöse um 27,9% niedriger als ein Jahr zuvor. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen gab auf -1,0 (3,2) Mrd.€ nach. Die Belastungen aus dem Volumenrückgang infolge der Covid-19-Pandemie sowie aus der Wechselkursentwicklung konnten nicht durch geringere Fixkosten und eine verbesserte Preispositionierung kompensiert werden. Aus der Dieseldisziplin ergaben sich im Berichtszeitraum Sondereinflüsse in Höhe von -0,6 (-0,7) Mrd.€.

Der Absatz der Marke Audi verringerte sich in den ersten neun Monaten 2020 auf weltweit 682 (900) Tsd. Fahrzeuge. Über das chinesische Joint Venture FAW-Volkswagen wurden weitere 475 (430) Tsd. Audi Fahrzeuge veräußert. Die Modelle Q3, A6 und e-tron verzeichneten eine steigende Nachfrage. Die Umsatzerlöse gingen auf 33,3 (41,3) Mrd.€ zurück. Infolge des Volumenrückgangs, der Belastungen aus der Bewertung von bestimmten Derivaten sowie negativer Währungseffekte und gestiegener Verkaufshilfen verringerte sich das Operative Ergebnis (im laufenden Jahr vor Sondereinflüssen) auf

0,2 (3,2) Mrd.€. Reduzierte Fix- und Entwicklungskosten und der Entkonsolidierungseffekt aus dem Verkauf der Autonomous Intelligent Driving GmbH (AID) wirkten positiv. Im Berichtszeitraum ergaben sich aus der Dieseldisziplin Sondereinflüsse in Höhe von -0,1 Mrd.€. In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind die Marken Lamborghini und Ducati enthalten. Ducati setzte in den ersten drei Quartalen 34.160 (42.506) Motorräder ab.

Der Absatz der Marke ŠKODA war im Zeitraum Januar bis September dieses Jahres mit 596 Tsd. Fahrzeugen um 25,9% geringer als ein Jahr zuvor. Besonders beliebt bei den Kunden waren die neuen Modelle Scala, Kamiq und Octavia Combi. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 12,0 (14,8) Mrd.€, das Operative Ergebnis ging auf 469 (1.175) Mio.€ zurück. Belastungen aus dem Covid-19-bedingten Volumenrückgang, aus der Wechselkursentwicklung sowie aus emissionsbezogenen Aufwendungen standen reduzierten Fix- und Entwicklungskosten sowie Produktkostenoptimierungen gegenüber.

Im Berichtszeitraum setzte die Marke SEAT 319 Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 38,3% weniger als im Vorjahr. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Stark nachgefragt wurden die SUV-Modelle Arona und Ateca sowie der Leon. Die Umsatzerlöse fielen mit 6,0 Mrd.€ um 31,5% geringer aus als ein Jahr zuvor. Vor allem der pandemiebedingte Volumenrückgang führte dazu, dass das Operative Ergebnis auf -290 (248) Mio.€ sank. Auch emissionsbezogene Aufwendungen wirkten belastend.

Der Absatz der Marke Bentley war in den ersten neun Monaten 2020 mit 7.610 (7.224) Fahrzeugen höher als 2019. Die Umsatzerlöse stiegen volumenbedingt auf 1.397 (1.306) Mio.€. Das Operative Ergebnis ging auf -52 (65) Mio.€ zurück, was im Wesentlichen auf höhere Abschreibungen, Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen sowie Wechselkurseffekte zurückzuführen war.

## BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

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

Porsche Automobile erzielte im Berichtszeitraum einen Absatz von weltweit 181 Tsd. Fahrzeugen; damit wurde der Vergleichswert des Vorjahres um 11,6% verfehlt. Die Umsatzerlöse lagen bei 17,5 (18,7) Mrd.€. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) gab auf 1,9 (3,2) Mrd.€ nach; mit 10,8% konnte jedoch eine zweistellige Umsatzrendite erzielt werden. Der Rückgang im Operativen Ergebnis resultierte neben dem geringeren Fahrzeugabsatz aus Kostensteigerungen, insbesondere für Digitalisierung und Elektrifizierung. Auch die Währungskursentwicklung wirkte negativ.

Im Zeitraum Januar bis September 2020 ging der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf weltweit 250 (344) Tsd. Fahrzeuge zurück. Die Umsatzerlöse lagen bei 6,7 Mrd.€; ein Minus von 23,8% im Vergleich zum Vorjahr. Das Operative Ergebnis sank infolge des Volumenrückgangs und der ab diesem Jahr geltenden CO<sub>2</sub>-Lenkungsabgaben auf -362 (497) Mio.€. Zudem belasteten höhere Vorleistungen und Abschreibungen für neue Produkte, Fixkostensteigerungen sowie ungünstigere Wechselkurse das Ergebnis. Produktkostenoptimierungen und Mixeffekte wirkten hingegen positiv.

Scania Vehicles and Services verzeichnete in den ersten neun Monaten 2020 einen Absatz von 49 (76) Tsd. Fahrzeugen. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 8,1 (10,4) Mrd.€. Das Operative Ergebnis von Scania Vehicles and Services verringerte sich auf 419 (1.209) Mio.€. Mixverbesserungen sowie geringere Fix- und Entwicklungskosten konnten Belastungen aus geringeren Volumina und negativen Wechselkurseffekten nicht kompensieren.

MAN Nutzfahrzeuge setzte Berichtszeitraum 80 Tsd. Einheiten ab; das waren 23,4% weniger als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse gingen auf 7,5 (9,2) Mrd.€ zurück. Das Operative Ergebnis verfehlt mit -461 (297) Mio.€ den Vorjahreswert, was im Wesentlichen aus dem Volumenrückgang bei Neufahrzeugen, einem schwierigen Gebrauchtfahrzeuggeschäft sowie Kosten im Zusammenhang mit der Einführung der neuen Lkw-Generation resultierte.

Power Engineering erwirtschaftete in den ersten drei Quartalen 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 2,7 (2,9) Mrd.€. Das Operative Ergebnis gab volumenbedingt auf 66 (91) Mio.€ nach, auch die Währungskursentwicklung belastete das Ergebnis. Kostensenkungen und Mixeffekte wirkten positiv.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Volkswagen Pkw	1.896	2.754	47.184	65.447	-969	3.152
Audi	682	900	33.264	41.332	221	3.239
ŠKODA	596	805	12.038	14.811	469	1.175
SEAT	319	517	6.043	8.828	-290	248
Bentley	8	7	1.397	1.306	-52	65
Porsche Automobile <sup>1</sup>	181	205	17.482	18.666	1.884	3.200
Volkswagen Nutzfahrzeuge	250	344	6.674	8.756	-362	497
Scania Vehicles and Services <sup>2</sup>	49	76	8.094	10.427	419	1.209
MAN Nutzfahrzeuge	80	104	7.461	9.175	-461	297
Power Engineering	-	-	2.749	2.873	66	91
VW China <sup>3</sup>	2.462	2.815	-	-	-	-
Sonstiges <sup>4</sup>	-211	-543	-15.494	-22.949	-176	-411
Volkswagen Finanzdienstleistungen	-	-	28.595	27.946	1.632	2.035
<b>Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen</b>	-	-	-	-	<b>2.380</b>	<b>14.795</b>
Sondereinflüsse	-	-	-	-	-687	-1.257
<b>Volkswagen Konzern</b>	<b>6.311</b>	<b>7.983</b>	<b>155.486</b>	<b>186.617</b>	<b>1.693</b>	<b>13.539</b>
Konzernbereich Automobile <sup>5</sup>	6.311	7.983	125.301	157.031	-95	11.313
davon: Bereich Pkw	6.182	7.803	107.132	134.666	185	10.103
Bereich Nutzfahrzeuge	129	180	15.419	19.491	-180	1.307
Bereich Power Engineering	-	-	2.749	2.873	-101	-98
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	30.185	29.587	1.789	2.226

1 Porsche (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 19.406 (20.490) Mio.€, Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen 2.011 (3.346) Mio.€.

2 Scania (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 8.416 (10.762) Mio.€, Operatives Ergebnis 501 (1.314) Mio.€.

3 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten. Diese chinesischen Gesellschaften werden At Equity konsolidiert und erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 2.632 (3.187) Mio.€.

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

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

Im Zeitraum Januar bis September 2020 lag die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Finanzdienstleistungen neu abgeschlossenen Verträge bei 5,7 (6,3) Mio. (-9,1%). Bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen nahm die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns auf 35,9 (34,5)% zu, da die Auslieferungen des Konzerns im Vergleich zu den Vertragsabschlüssen überproportional sanken. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 30. September 2020 auf 21,6 Mio. Kontrakte; am Jahresende 2019 waren es 21,5 Mio. Kontrakte. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing lag der Vertragsbestand bei 11,3 (11,2) Mio. Kontrakten, im Bereich Service/Versicherungen waren es 10,4 (10,3) Mio. Kontrakte. Die Volkswagen Bank verzeichnete am Ende des Berichtszeitraums 1,4 (1,4) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis sank in den ersten neun Monaten 2020 risikokostenbedingt auf 1,6 (2,0) Mrd. €.

#### ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In der Region Europa/Übrige Märkte setzte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum mit 2,7 Mio. Fahrzeugen 24,9% weniger Einheiten ab als im Vorjahr. Die Covid-19-Pandemie wirkte sich insbesondere ab dem Ende des ersten Quartals negativ auf das Geschäft aus. Die Umsatzerlöse verringerten sich aufgrund der gesunkenen Nachfrage auf 93,8 (113,9) Mrd. €. Zudem wirkten Wechselkurseffekte negativ, Mixeffekte positiv.

Auf den Märkten Nordamerikas traten die negativen Effekte aus der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 mit zeitlicher Verzögerung mit Beginn des zweiten Quartals ein. Dort ging der Absatz des Volkswagen Konzerns im Zeitraum Januar bis September 2020 um 31,5% auf 505 Tsd. Fahrzeuge zurück. Die Umsatzerlöse gaben auf 25,8 (32,9) Mrd. € nach.

Der Absatz in Südamerika lag in den ersten neun Monaten dieses Jahres bei 322 (445) Tsd. Fahrzeugen. Die Covid-19-Pandemie belastete vor allem im zweiten und dritten Quartal die Nachfrage. Der Volumenrückgang und eine ungünstige Wechselkursentwicklung führten dazu, dass die Umsatzerlöse auf 5,9 (8,4) Mrd. € sanken.

Nachdem die Covid-19-Pandemie zu Jahresbeginn zuerst die Region Asien-Pazifik betroffen hatte, legte die Nachfrage im Jahresverlauf wieder zu. Im Berichtszeitraum belief sich der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – auf 2,8 (3,2) Mio. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse sanken volumen- und wechselkursbedingt auf 30,4 (31,3) Mrd. €. Die Umsatzerlöse unserer chinesischen Joint Ventures sind nicht enthalten, da diese At Equity konsolidiert werden.

In den ersten drei Quartalen 2020 belasteten Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen in Fremdwährung die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns mit -0,5 (+0,1) Mrd. €.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2020	2019	2020	2019
Europa/Übrige Märkte	2.726	3.630	93.838	113.926
Nordamerika	505	737	25.845	32.878
Südamerika	322	445	5.879	8.433
Asien-Pazifik <sup>1</sup>	2.757	3.171	30.380	31.310
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-	-	-456	71
<b>Volkswagen Konzern<sup>1</sup></b>	<b>6.311</b>	<b>7.983</b>	<b>155.486</b>	<b>186.617</b>

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

# Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2020	2019	AUTOMOBILE <sup>1</sup>		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2020	2019	2020	2019
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>155.486</b>	<b>186.617</b>	<b>125.301</b>	<b>157.031</b>	<b>30.185</b>	<b>29.587</b>
Kosten der Umsatzerlöse	-132.156	-150.237	-107.356	-125.981	-24.800	-24.255
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>23.330</b>	<b>36.381</b>	<b>17.945</b>	<b>31.050</b>	<b>5.385</b>	<b>5.331</b>
Vertriebskosten	-12.860	-15.093	-11.961	-13.924	-899	-1.169
Verwaltungskosten	-7.214	-6.836	-5.505	-5.469	-1.709	-1.367
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1.563	-913	-574	-343	-989	-570
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>1.693</b>	<b>13.539</b>	<b>-95</b>	<b>11.313</b>	<b>1.789</b>	<b>2.226</b>
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	2.019	2.595	1.963	2.543	55	52
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-1.458	-1.497	-1.427	-1.478	-31	-18
<b>Finanzergebnis</b>	<b>561</b>	<b>1.099</b>	<b>536</b>	<b>1.065</b>	<b>24</b>	<b>34</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>2.254</b>	<b>14.637</b>	<b>441</b>	<b>12.378</b>	<b>1.813</b>	<b>2.259</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-523	-3.484	-46	-2.954	-477	-530
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>1.731</b>	<b>11.154</b>	<b>396</b>	<b>9.424</b>	<b>1.336</b>	<b>1.730</b>
davon entfallen auf						
Minderheiten	-37	85	-81	33	45	52
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	386	404	386	404	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	1.382	10.664	91	8.986	1.291	1.678
<b>Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €<sup>2</sup></b>	<b>2,73</b>	<b>21,25</b>				
<b>Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €<sup>2</sup></b>	<b>2,79</b>	<b>21,31</b>				

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

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

## Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	2020	2019
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>1.731</b>	<b>11.154</b>
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-2.111	-9.798
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	666	2.890
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-1.444	-6.908
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren (Eigenkapitalinstrumente) nach Steuern	-15	-22
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	20	14
<b>Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-1.438</b>	<b>-6.915</b>
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-2.909	421
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	15	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-2.894	421
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	4	11
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-2.890	432
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	2.985	-1.592
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-858	-664
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	2.127	-2.256
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	-644	651
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	1.483	-1.605
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-708	-1.183
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	966	759
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	258	-424
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	-73	126
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	185	-298
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente)		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	34	69
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	1	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente) vor Steuern	35	69
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente)	-10	-21
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente) nach Steuern	25	48
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-203	111
<b>Reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-1.400</b>	<b>-1.312</b>
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-2.781	-11.883
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-57	3.656
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-2.838</b>	<b>-8.227</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-1.107</b>	<b>2.927</b>
davon entfallen auf		
Minderheiten	-108	62
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	386	404
Aktionäre der Volkswagen AG	-1.386	2.460



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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2020	2019	AUTOMOBILE <sup>1</sup>		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2020	2019	2020	2019
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>59.355</b>	<b>61.420</b>	<b>48.285</b>	<b>50.905</b>	<b>11.070</b>	<b>10.515</b>
Kosten der Umsatzerlöse	-48.928	-49.782	-39.797	-41.098	-9.132	-8.685
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>10.427</b>	<b>11.638</b>	<b>8.489</b>	<b>9.807</b>	<b>1.939</b>	<b>1.830</b>
Vertriebskosten	-4.508	-5.096	-4.194	-4.701	-314	-395
Verwaltungskosten	-2.354	-2.313	-1.701	-1.870	-652	-443
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-382	313	49	489	-431	-176
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>3.183</b>	<b>4.541</b>	<b>2.642</b>	<b>3.724</b>	<b>541</b>	<b>817</b>
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	855	996	822	974	33	23
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-432	-458	-423	-418	-10	-40
<b>Finanzergebnis</b>	<b>423</b>	<b>539</b>	<b>399</b>	<b>556</b>	<b>24</b>	<b>-17</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>3.606</b>	<b>5.080</b>	<b>3.041</b>	<b>4.280</b>	<b>565</b>	<b>800</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-856	-1.094	-739	-960	-117	-134
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>2.751</b>	<b>3.986</b>	<b>2.302</b>	<b>3.320</b>	<b>448</b>	<b>666</b>
davon entfallen auf						
Minderheiten	21	61	12	40	9	21
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	147	136	147	136	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	2.583	3.789	2.144	3.144	439	645
<b>Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €<sup>2</sup></b>	<b>5,17</b>	<b>7,56</b>				
<b>Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €<sup>2</sup></b>	<b>5,12</b>	<b>7,56</b>				

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

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

## Gesamtergebnisrechnung vom 1. Juli bis 30. September

Mio. €	2020	2019
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>2.751</b>	<b>3.986</b>
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-2.004	-3.304
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	607	977
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-1.397	-2.327
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren (Eigenkapitalinstrumente) nach Steuern	-1	-38
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	14	-4
<b>Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-1.384</b>	<b>-2.370</b>
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-1.046	314
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-1.046	314
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	-1
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-1.046	313
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	1.051	-1.335
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-370	-144
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	682	-1.479
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	-194	421
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	488	-1.059
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-44	-293
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	307	263
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	263	-31
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	-90	10
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	173	-21
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente)		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	12	17
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente) vor Steuern	13	17
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente)	-4	-5
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Forderungen und Wertpapieren (Fremdkapitalinstrumente) nach Steuern	9	12
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-132	53
<b>Reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-508</b>	<b>-701</b>
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-2.211	-4.473
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	320	1.402
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-1.892</b>	<b>-3.071</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>859</b>	<b>915</b>
davon entfallen auf		
Minderheiten	-2	43
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	147	136
Aktionäre der Volkswagen AG	714	736

## Bilanz zum 30. September 2020 und zum 31. Dezember 2019

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2020	2019	AUTOMOBILE <sup>1</sup>		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2020	2019	2020	2019
<b>Aktiva</b>						
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>295.035</b>	<b>300.608</b>	<b>153.277</b>	<b>153.736</b>	<b>141.758</b>	<b>146.873</b>
Immaterielle Vermögenswerte	66.560	66.214	66.388	66.010	171	204
Sachanlagen	62.717	66.152	61.600	65.043	1.118	1.110
Vermietete Vermögenswerte	49.412	48.938	1.557	2.084	47.855	46.853
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	80.124	86.973	-390	-390	80.514	87.363
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	36.221	32.331	24.121	20.989	12.100	11.342
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>206.194</b>	<b>187.463</b>	<b>106.913</b>	<b>93.081</b>	<b>99.281</b>	<b>94.382</b>
Vorräte	43.504	46.742	39.250	41.898	4.254	4.844
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	56.121	58.615	-462	-640	56.584	59.255
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	39.536	38.620	19.485	17.803	20.051	20.817
Wertpapiere	20.672	16.769	17.138	13.546	3.533	3.223
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	45.548	25.923	30.690	19.679	14.858	6.243
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	812	795	812	795	-	-
<b>Bilanzsumme</b>	<b>501.229</b>	<b>488.071</b>	<b>260.190</b>	<b>246.816</b>	<b>241.039</b>	<b>241.255</b>
<b>Passiva</b>						
<b>Eigenkapital</b>	<b>122.402</b>	<b>123.651</b>	<b>91.353</b>	<b>92.774</b>	<b>31.048</b>	<b>30.877</b>
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	105.157	109.117	74.752	78.872	30.405	30.246
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	15.607	12.663	15.607	12.663	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	120.763	121.781	90.358	91.535	30.405	30.246
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	1.638	1.870	995	1.239	644	631
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>196.623</b>	<b>196.497</b>	<b>89.950</b>	<b>90.822</b>	<b>106.674</b>	<b>105.675</b>
Finanzschulden	110.674	113.556	14.293	17.592	96.381	95.965
Rückstellungen für Pensionen	44.164	41.389	43.344	40.631	820	759
Sonstige Schulden	41.785	41.551	32.313	32.600	9.473	8.951
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>182.204</b>	<b>167.924</b>	<b>78.887</b>	<b>63.220</b>	<b>103.317</b>	<b>104.703</b>
Finanzschulden	100.121	87.912	7.011	-7.312	93.110	95.224
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.724	22.745	20.253	19.603	3.471	3.142
Sonstige Schulden	58.039	56.896	51.303	50.559	6.736	6.337
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	320	370	320	370	-	-
<b>Bilanzsumme</b>	<b>501.229</b>	<b>488.071</b>	<b>260.190</b>	<b>246.816</b>	<b>241.039</b>	<b>241.255</b>

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

## Eigenkapitalentwicklung

## ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung
<b>Stand am 01.01.2019</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>91.105</b>	<b>-3.576</b>
Ergebnis nach Steuern	-	-	10.664	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-6.892	441
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>3.772</b>	<b>441</b>
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-4	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-2.419	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	390	173
Übrige Veränderungen	-	-	68	-
<b>Stand am 30.09.2019</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>92.911</b>	<b>-2.962</b>
<b>Stand am 01.01.2020</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>96.929</b>	<b>-2.824</b>
Ergebnis nach Steuern	-	-	1.382	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-1.440	-2.827
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-58</b>	<b>-2.827</b>
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen <sup>1</sup>	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-2.419	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote <sup>2</sup>	-	-	-166	-
Übrige Veränderungen	-	-	10	0
<b>Stand am 30.09.2020</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>94.297</b>	<b>-5.651</b>

- 1 Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem im Juni 2020 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 3.000 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 16 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 5 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.
- 2 Zu Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

SICHERUNGSGESCHÄFTE							
Cash-flow-Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapitalinstrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile der Anteilseigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
1.790	-629	-230	228	12.596	117.117	225	117.342
-	-	-	-	404	11.068	85	11.154
-1.604	-299	27	123	-	-8.204	-23	-8.227
-1.604	-299	27	123	404	2.864	62	2.927
-	-	4	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-432	-2.850	-8	-2.858
1	0	-1	-10	-	553	1.519	2.071
-	-	-	2	-	70	3	72
187	-928	-199	343	12.568	117.754	1.801	119.554
95	-977	-235	295	12.663	121.781	1.870	123.651
-	-	-	-	386	1.768	-37	1.731
1.486	185	10	-181	-	-2.767	-71	-2.838
1.486	185	10	-181	386	-1.000	-108	-1.107
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	2.989	2.989	-	2.989
-	-	-	-	-432	-2.850	-58	-2.909
-	-	-	-	-	-166	-71	-237
-	-	-	-1	-	9	6	15
1.580	-792	-225	113	15.607	120.763	1.638	122.402

## Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2020	2019	AUTOMOBILE <sup>1</sup>		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2020	2019	2020	2019
<b>Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>24.329</b>	<b>28.113</b>	<b>18.098</b>	<b>23.354</b>	<b>6.231</b>	<b>4.759</b>
Ergebnis vor Steuern	2.254	14.637	441	12.378	1.813	2.259
Ertragsteuerzahlungen	-1.862	-2.112	-1.408	-1.561	-454	-551
Abschreibungen <sup>2</sup>	19.747	18.297	12.779	12.016	6.968	6.281
Veränderung der Pensionen	649	280	636	265	13	15
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	828	-249	872	-197	-43	-52
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen <sup>3</sup>	-505	-955	-313	-577	-193	-377
<b>Brutto-Cash-flow</b>	<b>21.111</b>	<b>29.898</b>	<b>13.007</b>	<b>22.323</b>	<b>8.104</b>	<b>7.575</b>
<b>Veränderung Working Capital</b>	<b>-2.812</b>	<b>-17.139</b>	<b>164</b>	<b>-1.402</b>	<b>-2.977</b>	<b>-15.737</b>
Veränderung der Vorräte	1.570	-3.725	1.134	-3.699	435	-27
Veränderung der Forderungen	-2.032	-2.495	-1.784	-2.602	-248	108
Veränderung der Verbindlichkeiten	3.470	5.729	2.200	4.925	1.270	805
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-1.300	-11	-1.409	51	109	-62
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-8.770	-9.552	187	-80	-8.957	-9.472
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	4.249	-7.086	-164	4	4.414	-7.089
<b>Cash-flow laufendes Geschäft</b>	<b>18.298</b>	<b>12.759</b>	<b>13.171</b>	<b>20.921</b>	<b>5.127</b>	<b>-8.162</b>
<b>Investitionstätigkeit laufendes Geschäft</b>	<b>-11.784</b>	<b>-12.532</b>	<b>-11.754</b>	<b>-12.309</b>	<b>-30</b>	<b>-223</b>
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-6.551	-8.344	-6.422	-8.186	-129	-158
Entwicklungskosten (aktiviert)	-4.481	-3.667	-4.481	-3.667	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-1.024	-677	-1.096	-595	72	-82
<b>Netto-Cash-flow<sup>4</sup></b>	<b>6.514</b>	<b>227</b>	<b>1.418</b>	<b>8.612</b>	<b>5.097</b>	<b>-8.385</b>
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	-2.913	1.007	-2.890	-3.510	-22	4.516
<b>Investitionstätigkeit</b>	<b>-14.697</b>	<b>-11.525</b>	<b>-14.644</b>	<b>-15.818</b>	<b>-53</b>	<b>4.293</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>	<b>17.835</b>	<b>748</b>	<b>14.178</b>	<b>-6.985</b>	<b>3.657</b>	<b>7.733</b>
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	1.368	-	1.368	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	2.984	-	2.975	-981	9	981
MAN Minderheitsaktionäre: Ausgleichszahlungen und Erwerb angedeinter Aktien	2	-1.109	2	-1.109	-	-
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	-658	302	-546	244	-112	59
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	-2	0	-2	0	0	0
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>20.777</b>	<b>2.284</b>	<b>12.158</b>	<b>-1.638</b>	<b>8.619</b>	<b>3.923</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.09.<sup>5</sup></b>	<b>45.107</b>	<b>30.397</b>	<b>30.256</b>	<b>21.715</b>	<b>14.850</b>	<b>8.682</b>
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	31.217	27.375	15.901	12.319	15.316	15.056
<b>Brutto-Liquidität</b>	<b>76.324</b>	<b>57.772</b>	<b>46.157</b>	<b>34.034</b>	<b>30.166</b>	<b>23.738</b>
Kreditstand	-210.801	-202.515	-21.310	-14.247	-189.491	-188.268
<b>Netto-Liquidität am 30.09.<sup>6</sup></b>	<b>-134.477</b>	<b>-144.743</b>	<b>24.848</b>	<b>19.787</b>	<b>-159.325</b>	<b>-164.530</b>
nachrichtlich am 01.01.	-148.040	-134.735	21.276	19.368	-169.316	-154.103

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

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

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

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

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

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

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

# Anhang

## Rechnungslegung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2019 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. September 2020 in Übereinstimmung mit IAS 34 (Zwischenberichterstattung) erstellt und enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss verkürzten Berichtsumfang.

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

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

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

## Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2020 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

### SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 0,9 % (31. Dezember 2019: 1,1 %) verwendet.

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

Im Übrigen werden bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses und der Ermittlung der Vergleichszahlen für das Vorjahr grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss 2019 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2019 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ veröffentlicht.

Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2019 ist auch im Internet unter [www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html](http://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html) abrufbar.

## Wesentliche Ereignisse

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen festgestellt wurden. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieselmotorenthematik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2019 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

In den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2020 waren in diesem Zusammenhang zusätzliche Aufwendungen im Wesentlichen für Rechtsrisiken in Höhe von 0,7 Mrd. € zu erfassen.

Darüber hinaus liegen dem Vorstand der Volkswagen AG basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich des Sachverhalts vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

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

Die Covid-19-Pandemie hat sich aufgrund des weltweiten Nachfragerückgangs sowie der teilweise noch andauernden Produktionsunterbrechungen negativ auf die Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2020 ausgewirkt.

Aufgrund der Covid-19-Pandemie wurde zum 30. September 2020 die Werthaltigkeit von Vermögenswerten, insbesondere der Geschäfts- und Firmenwerte, Markennamen, aktivierten Entwicklungskosten und Sachanlagen überprüft. Da Volkswagen bei der Pandemie derzeit von einem vorübergehenden Ereignis ausgeht, durch das die langfristige Geschäftsentwicklung des Konzerns nicht nachhaltig negativ beeinflusst wird, wurden dazu die Jahre 2020 bis 2024 der letztjährigen Impairmenttests an aktuelle Erwartungen hinsichtlich der Gesamtmarktentwicklungen und den daraus abgeleiteten Absatzschätzungen angepasst. Zu den erwarteten Entwicklungen der weltweiten Automobilmärkte wird auf die Ausführungen im Zwischenlagebericht verwiesen. Des Weiteren wurden die Kapitalkostensätze (WACC) auf den 30. September 2020 sowie einzelne Bewertungsparameter für finanzielle Vermögenswerte angepasst. Insgesamt haben sich aus der Überprüfung keine wesentlichen zusätzlichen außerplanmäßigen Wertminderungen von Vermögenswerten ergeben.

Durch die Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten waren vor allem im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Derivaten, die nicht im Hedge Accounting abgebildet werden, sowie der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses Aufwendungen in Höhe von 1,0 Mrd. € (Vorjahr: Ertrag 0,2 Mrd. €) zu erfassen.

Volkswagen hat am 12. Juli 2019 bekanntgegeben, zusammen mit der Ford Motor Company (Ford) in das an der Entwicklung eines Systems für das autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI zu investieren. Dies erfolgt zum einen durch die auf mehrere Jahre verteilte Bereitstellung von finanziellen Mitteln in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. USD und zum anderen, indem Volkswagen seine vollkonsolidierte Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving (AID) einbrachte. Darüber hinaus hat Volkswagen für einen Kaufpreis von 500 Mio. USD, zahlbar in drei gleichen Jahresraten, von Ford bestehende Anteile an Argo AI erworben. Der Vollzug der Transaktion einschließlich der Einbringung der AID erfolgte zum 1. Juni 2020. Aus der Einbringung der AID in die Argo AI zum Zeitwert ergab sich unter Berücksichtigung einer anteiligen Ergebniseliminierung ein nicht liquiditätswirksamer Ertrag im Sonstigen betrieblichen Ergebnis von 0,8 Mrd. €. Die Argo AI wird als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Am 28. Februar 2020 gab die Volkswagen AG bekannt, ihre Beteiligung an der AUDI AG von rund 99,64 % auf 100 % aufstocken zu wollen. Die Durchführung eines aktienrechtlichen Squeeze-out wurde auf der Hauptversammlung der AUDI AG am 31. Juli 2020 beschlossen. Mit Beschlussfassung war der Barwert des gewährten Andienungsrechts von rund 0,2 Mrd. € erfolgsneutral als kurzfristige Verbindlichkeit zu erfassen. Entsprechend reduzierten sich die Minderheitenanteile am Eigenkapital des Volkswagen Konzerns und die Gewinnrücklagen der Aktionäre der Volkswagen AG. Dieser Beschluss wird mit Eintragung ins Handelsregister wirksam.

## Konzernkreis

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



## Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

## 1. Umsatzerlöse

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

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

## STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. – 3. QUARTAL 2020

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

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

## 2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 1.763 Mio. € (Vorjahr: 2.032 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 auf Basis aktualisierter Wertminderungstests ermittelten außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf insgesamt 704 Mio. € (Vorjahr: 858 Mio. €). Die Basis zur Berechnung der außerplanmäßigen Abschreibungen bildet der Nutzungswert.

## 3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. – 3. QUARTAL		%
	2020	2019	
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	10.191	10.697	-4,7
davon: aktivierte Entwicklungskosten	4.481	3.667	22,2
Aktivierungsquote in %	44,0	34,3	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	3.363	2.807	19,8
<b>Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten</b>	<b>9.073</b>	<b>9.837</b>	<b>-7,8</b>

#### 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 Folgeperioden 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 jeder Vorzugsaktie grundsätzlich eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zu.

		3. QUARTAL		1. – 3. QUARTAL	
		2020	2019	2020	2019
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:					
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	295.089.818	295.089.818	295.089.818	295.089.818
Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Stück	206.205.445	206.205.445	206.205.445	206.205.445
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	2.751	3.986	1.731	11.154
Anteil von Minderheiten	Mio. €	21	61	–37	85
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	147	136	386	404
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	2.583	3.789	1.382	10.664
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.527	2.230	806	6.270
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.056	1.558	576	4.394
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	5,17	7,56	2,73	21,25
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	5,12	7,56	2,79	21,31

## 5. Langfristige Vermögenswerte

### ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. SEPTEMBER 2020

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2020	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.09.2020
Immaterielle Vermögenswerte	66.214	4.850	514	3.990	66.560
Sachanlagen	66.152	7.118	1.892	8.661	62.717
Vermietete Vermögenswerte	48.938	17.333	9.854	7.004	49.412

## 6. Vorräte

Mio. €	30.09.2020	31.12.2019
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7.056	6.099
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4.805	4.110
Fertige Erzeugnisse, Waren	26.297	30.617
Kurzfristiges Vermietvermögen	5.111	5.699
Geleistete Anzahlungen	240	222
Sicherungsgeschäfte Vorräte	-5	-6
	<b>43.504</b>	<b>46.742</b>

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

## 7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.09.2020	31.12.2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.972	17.941
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	21.565	20.678
	<b>39.536</b>	<b>38.620</b>

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2020 mit 929 Mio. € (Vorjahr: 592 Mio. €) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf finanzielle Vermögenswerte belastet.

## 8. Eigenkapital

Im Juni 2020 hat die Volkswagen AG über eine Tochtergesellschaft, die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) eine nicht besicherte, nachrangige Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 3,0 Mrd. € emittiert. Die Hybridanleihe hat eine unbefristete Laufzeit und wurde in zwei durch die Emittentin kündbaren Tranchen begeben. Die erste Tranche (1,5 Mrd. € mit einem Kupon von 3,500 %) ist erstmals nach 5 Jahren, die zweite Tranche (1,5 Mrd. € mit einem Kupon von 3,875 %) nach 9 Jahren kündbar. Nach IAS 32 ist die Hybridanleihe vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren. Das aufgenommene Kapital wurde um Kapitalbeschaffungskosten reduziert und unter Berücksichtigung von latenten Steuern in das Eigenkapital eingestellt. Die zu leistenden Zinszahlungen an die Anleihehaber werden direkt im Eigenkapital erfasst.

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. €).

Auf der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 30. September 2020 wurde eine Dividende in Höhe von 2.419 Mio. € (Vorjahr: 2.419 Mio. €) beschlossen. Davon entfielen 1.416 Mio. € (Vorjahr: 1.416 Mio. €) auf Stammaktien und 1.002 Mio. € (Vorjahr: 1.002 Mio. €) auf Vorzugsaktien. Die Auszahlung der Dividende erfolgte im Oktober 2020.

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

Am 28. Februar 2020 gab die Volkswagen AG bekannt, ihre Beteiligung an der AUDI AG von rund 99,64 % auf 100 % aufstocken zu wollen. Die Durchführung eines aktienrechtlichen Squeeze-out wurde auf der Hauptversammlung der AUDI AG am 31. Juli 2020 beschlossen (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse“).

## 9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2020	31.12.2019
Anleihen und Schuldverschreibungen	86.168	88.986
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	15.564	15.337
Einlagengeschäft	2.277	2.395
Leasingverbindlichkeiten	4.947	5.208
Übrige Finanzschulden	1.717	1.629
	<b>110.674</b>	<b>113.556</b>

## 10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2020	31.12.2019
Anleihen und Schuldverschreibungen	45.010	37.893
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	24.312	17.337
Einlagengeschäft	28.943	30.252
Leasingverbindlichkeiten	961	1.002
Übrige Finanzschulden	896	1.429
	<b>100.121</b>	<b>87.912</b>

## 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 2019 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“.

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

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

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

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

### ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE

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

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

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

**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2019**

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2019
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	8.169	8.169
Sonstige Beteiligungen	54	–	–	–	1.848	1.902
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	288	51.404	52.581	–	35.281	86.973
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.012	3.625	3.628	916	–	5.553
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	341	341
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	17.940	17.940	–	–	17.941
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	39.936	39.936	–	18.656	58.615
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.477	10.120	10.120	619	–	12.216
Ertragsteuerforderungen	–	9	9	–	1.181	1.190
Wertpapiere	16.681	88	88	–	–	16.769
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	25.923	25.923	–	–	25.923
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3	158	158	–	634	795
<b>Langfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	–	108.348	110.679	–	5.208	113.556
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	943	2.549	2.554	1.007	–	4.499
<b>Kurzfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	–	86.911	86.911	–	1.002	87.912
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	22.745	22.745	–	–	22.745
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	817	8.614	8.614	1.427	–	10.858
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	19	19	–	389	408
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	44	44	–	326	370

**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 30. SEPTEMBER 2020**

Mio. €	ZUM	ZU FORTGEFÜHRTEN		DERIVATIVE	KEINER	BILANZ-
	FAIR VALUE	ANSCHAFFUNGSKOSTEN		FINANZ-	BEWERTUNGS-	POSTEN
	BEWERTET	BEWERTET		IN SICHERUNGS-	KATEGORIE	ZUM
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	IN SICHERUNGS-	ZUGEORDNET	30.09.2020
				BEZIEHUNGEN		
	Buchwert			Buchwert	Buchwert	
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	9.046	9.046
Sonstige Beteiligungen	171	–	–	–	1.864	2.035
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	264	46.570	48.711	–	33.291	80.124
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.227	4.045	4.084	2.136	–	7.408
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	375	375
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	49	17.922	17.922	–	–	17.972
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	21	37.470	37.470	–	18.630	56.121
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.271	9.941	9.941	1.422	–	12.634
Ertragsteuerforderungen	–	0	0	–	1.313	1.313
Wertpapiere	20.657	15	15	–	–	20.672
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	45.548	45.548	–	–	45.548
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3	238	238	–	571	812
<b>Langfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	–	105.727	109.248	–	4.947	110.674
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.176	2.301	2.301	549	–	4.026
<b>Kurzfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	–	99.160	99.160	–	961	100.121
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	23.724	23.724	–	–	23.724
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.307	13.036	13.036	642	–	14.984
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	9	9	–	294	302
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	34	34	–	286	320

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 51,9 Mrd. € (Vorjahr: 53,9 Mrd. €) und einen Fair Value von 52,9 Mrd. € (Vorjahr: 55,0 Mrd. €).



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

#### ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige Beteiligungen	54	43	0	11
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	288	–	–	288
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.012	–	595	417
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	–	–	1
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	–	–	22
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.477	–	1.304	173
Wertpapiere	16.681	16.681	–	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3	–	–	3
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	943	–	425	518
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	817	–	570	247

Mio. €	30.09.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige Beteiligungen	171	29	0	141
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	264	–	–	264
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.227	–	801	425
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	49	–	–	49
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	21	–	–	21
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.271	–	1.107	165
Wertpapiere	20.657	20.576	81	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3	–	–	3
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	1.176	–	533	643
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	1.307	–	1.027	280

## DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	916	–	916	–
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	619	–	619	–
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	1.007	–	1.007	–
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	1.427	–	1.427	–

Mio. €	30.09.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.136	–	2.136	–
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.422	–	1.422	–
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	549	–	549	–
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	642	–	642	–

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

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

#### ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

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

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

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

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 30. September 2020 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 242 Mio. € (Vorjahr: 170 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen. Auf das Eigenkapital ergeben sich keine Effekte.

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

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. September 2020 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. September 2020 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2020 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 383 Mio. € (Vorjahr: 320 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2020 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 400 Mio. € (Vorjahr: 332 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. September 2020 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. September 2020 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2020 um 10% höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 0,3 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2020 um 10% niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 0,3 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. September 2020 um 10% besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 4,2 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10% schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 4,2 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) geringer ausgefallen.

## 12. Kapitalflussrechnung

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

Mio. €	30.09.2020	30.09.2019
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	45.548	30.960
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	122	–
Termingeldanlagen	–564	–563
<b>Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung</b>	<b>45.107</b>	<b>30.397</b>

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2020	2019
Kapitaleinzahlungen	2.984	–
Dividendenzahlungen	–490	–2.858
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	–	1.368
Aufnahmen von Anleihen	18.584	20.457
Tilgungen von Anleihen	–12.560	–15.673
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	10.135	–1.901
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	–819	–645
	<b>17.835</b>	<b>748</b>

## 13. Segmentberichterstattung

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

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

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

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

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

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

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

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

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

#### BERICHTSSEGMENTE 1. – 3. QUARTAL 2019

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

#### BERICHTSSEGMENTE 1. – 3. QUARTAL 2020

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

#### ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2020	2019
<b>Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)</b>	<b>3.138</b>	<b>15.637</b>
Nicht zugeordnete Bereiche	-38	-47
Konzernfinanzierung	-7	-32
Konsolidierung/Holdingfunktion	-1.400	-2.019
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>1.693</b>	<b>13.539</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>561</b>	<b>1.099</b>
<b>Konzernergebnis vor Steuern</b>	<b>2.254</b>	<b>14.637</b>

## 14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

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

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

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. – 3. QUARTAL		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. – 3. QUARTAL	
	2020	2019	2020	2019
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	3	2	0
Aufsichtsräte	3	3	1	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	705	1.043	771	1.182
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	11.660	11.520	315	459
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	138	129	764	764
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	3	8	4	3

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.09.2020	31.12.2019	30.09.2020	31.12.2019
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	3	4	756
Aufsichtsräte	0	0	148	170
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.306	1.497	1.282	1.667
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	11.973	12.953	2.376	2.683
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	383	326	966	1.063
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	1	286	0

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und Assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 2.056 Mio.€ (Vorjahr: 1.201 Mio.€) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 7.373 Mio.€ (31. Dezember 2019: 8.290 Mio.€) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.655 Mio.€ (31. Dezember 2019: 4.375 Mio.€). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 846 Mio.€ (31. Dezember 2019: 938 Mio.€) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 187 Mio.€ (31. Dezember 2019: 188 Mio.€).

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

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

In den Verbindlichkeiten gegenüber der Porsche SE ist zum 30. September 2020 die Dividende in Höhe von 756 Mio. € enthalten.

In den Verbindlichkeiten gegenüber dem Land Niedersachsen ist zum 30. September 2020 die Dividende in Höhe von 286 Mio. € enthalten.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 344 Mio. € (31. Dezember 2019: 322 Mio. €).

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 46 Mio. € (Vorjahr: 53 Mio. €) wertberichtigt. In den ersten drei Quartalen 2020 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 36 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €) an.

Der Volkswagen Konzern hat in den ersten neun Monaten Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 192 Mio. € (Vorjahr: 214 Mio. €) getätigt.

## 15. Rechtsstreitigkeiten

### DIESELTHEMATIK

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

Im Mai 2020 ist das Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gegen den amtierenden Vorstandsvorsitzenden und ein ehemaliges Mitglied (heutiger Aufsichtsratsvorsitzender) des Vorstands der Volkswagen AG gegen Zahlung einer Geldauflage in Höhe von jeweils 4,5 Mio. € – und insoweit auch gegen die Volkswagen AG als Nebenbeteiligte – durch das Landgericht Braunschweig endgültig eingestellt worden. Das Landgericht Braunschweig hat im September 2020 die weiter anhängige Anklage gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG einschließlich des insoweit noch anhängigen Verfahrens gegen die Volkswagen AG zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet.

Im September 2020 hat das Landgericht Braunschweig die weitere Anklage auch gegen denselben ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betruges im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend Motoren des Typs EA 189 zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet.

Das Landgericht München II hat im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend 3.0 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Verhandlung hat im September 2020 begonnen.

Im August 2020 hat die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren erhoben.

#### 2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In Australien hat das Gericht im April 2020 den in den Sammelklagen zwischen den Parteien geschlossenen Vergleich genehmigt.

Die Volkswagen AG und der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. haben am 28. Februar 2020 einen außergerichtlichen Vergleich über die Beendigung der Musterfeststellungsklage geschlossen. Danach hat sich die Volkswagen AG verpflichtet, Verbrauchern, die sich zur Musterfeststellungsklage angemeldet haben und die Vergleichskriterien erfüllen, Einzelvergleiche anzubieten. Das Vergleichsvolumen beträgt insgesamt bis zu 830 Mio. €. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. hat am 30. April 2020 die Musterfeststellungsklage zurückgenommen. Volkswagen hat mit rund 244 Tsd. Kunden individuelle Vergleiche mit einem Gesamtvolumen von rund 770 Mio. € geschlossen.



Im April 2020 entschied der High Court in England und Wales in der Group Litigation, dass es sich bei der Umschaltlogik des EA 189-Motors um eine unzulässige Abschaltvorrichtung handele und sieht sich diesbezüglich auch an die Feststellungen des Kraftfahrtbundesamtes gebunden. Die Berufung von Volkswagen gegen die Entscheidung des High Court zu diesen Vorfragen wurde durch den Court of Appeal im August 2020 rechtskräftig zurückgewiesen. Die Frage der Haftung von Volkswagen war nicht Gegenstand der Entscheidung des High Court und wird erst im weiteren Prozessverlauf erörtert.

Im April 2020 wurde Volkswagen eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher durch die Diesel Emissions Justice Foundation gestellt. Nach einer am 1. Januar 2020 in Kraft getretenen Gesetzesänderung in den Niederlanden können sich gegebenenfalls auch Verbraucher innerhalb der Europäischen Union der Sammelklage im Rahmen einer Opt-In-Option anschließen. Allerdings ist noch unklar, inwiefern das neue Gesetz für dieses Verfahren anwendbar ist. Die Sammelklage betrifft unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189.

In Deutschland erging im Mai 2020 erstmalig eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) zu einer produktbezogenen Einzelklage im Zusammenhang mit der Dieseldispute. Der BGH entschied, dass dem Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieseldispute erworbenen Fahrzeugs des Motortyps EA 189 ein Schadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht. Er kann die Erstattung des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises verlangen, muss sich aber den gezogenen Nutzungsvorteil anrechnen lassen und der Volkswagen AG das Fahrzeug zurückgeben. Mit dem Urteil wurde für einen Großteil der seinerzeit rund 65 Tsd. in Deutschland noch anhängigen Einzelklagen Klarheit darüber geschaffen, wie der BGH die wesentlichen Grundfragen in den Dieseldispute beurteilt. Auf dieser Basis konnte die Anzahl der anhängigen Einzelverfahren durch zwischenzeitlich geschlossene Vergleiche bereits deutlich reduziert werden. Der BGH hat im Juli 2020 in mehreren Grundsatzurteilen weitere wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 geklärt. Er hat entschieden, dass kein Schadensersatzanspruch besteht, wenn der Kläger sein Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben hat. Zudem hat der BGH geurteilt, dass Erwerber von betroffenen Fahrzeugen keinen Anspruch auf Deliktzinsen nach § 849 des Bürgerlichen Gesetzbuches haben. Darüber hinaus hat der BGH klargestellt, dass die Nutzungsvorteile eines Klägers einen möglichen Schadensersatzanspruch vollständig aufzehren können.

Im September 2020 hat die französische Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) eine Sammelklage für bis zu 950 Tsd. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen Volkswagen Group Automotive Retail France und Volkswagen AG eingereicht. Es handelt sich um eine Opt-In Sammelklage, bei der sich die betroffenen Verbraucher erst dann zum Verfahren anmelden müssen, wenn die Sammelklage rechtskräftig entschieden sein wird.

### 3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Mit Beschlüssen aus März 2019 hatte das Oberlandesgericht (OLG) Stuttgart die Durchführung weiterer Kapitalanleger-Musterverfahren abgelehnt. Darunter befand sich auch ein Musterverfahren gegen die Porsche SE und die Volkswagen AG wegen angeblicher Ad-hoc-Pflichtverletzungen im Zusammenhang mit der Dieseldispute. Die Klägerseite hat gegen die Ablehnung dieses Musterverfahrens durch das OLG Stuttgart Rechtsbeschwerde zum BGH erhoben. Der BGH hat die Sache im Juni 2020 zur erneuten Entscheidung über die Bestimmung eines Musterklägers an das OLG Stuttgart zurückverwiesen. Im Oktober 2020 hat das OLG Stuttgart in diesem Musterverfahren, an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist, das Wolverhampton City Council, Administrating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund zur Musterklägerin bestimmt.

#### 4. Verfahren in den USA/Kanada

Im Februar 2020 hat das Gericht des Bundesstaats Montana (Montana State Court) einen Teil der vom Attorney General des Bundesstaats Montana geltend gemachten umweltrechtlichen Forderungen abgewiesen, die Klage aber hinsichtlich anderer Forderungen zugelassen. Im August 2020 hat der Oberste Gerichtshof des Bundesstaats Montana (Montana Supreme Court) die von Volkswagen beantragte Überprüfung dieser Entscheidung aus verfahrensrechtlichen Gründen abgelehnt. Im März 2020 hat der Oberste Gerichtshof des Bundesstaates Ohio (Ohio Supreme Court) auf Antrag von Volkswagen das Rechtsmittelverfahren gegen eine Entscheidung des Instanzgerichts zu verbleibenden Forderungen des Bundesstaates Ohio zugelassen. Im Juni 2020 hat das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) unter teilweiser Aufhebung der instanzgerichtlichen Klageabweisung entschieden, dass über bestimmte Forderungen der US-Verwaltungsbezirke Hillsborough County (Florida) und Salt Lake County (Utah) weiter zu verhandeln sei. Im September 2020 hat das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk das Verfahren in Ansehung eines Antrags ausgesetzt, mit dem Volkswagen voraussichtlich die Überprüfung der Entscheidung durch den Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten (US Supreme Court) beantragen wird.

Im Mai 2020 wurde das in den Vereinigten Staaten laufende Vergleichsprogramm für Fahrzeuge mit 3.0 l TDI-Motoren der Generation 2 beendet.

In der auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat ein Gericht der Provinz Quebec, nachdem es das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Sammelklage bestätigt hatte, im Juni 2020 entschieden, dass ein Antrag auf Klageabweisung durch Volkswagen im aktuellen Verfahrensstadium zulässig ist. Volkswagen hat den Antrag im Juli 2020 formwirksam angekündigt.

Im August 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien dem Antrag von Volkswagen auf Abweisung der im März 2019 eingereichten Klage der US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission, SEC), in der Forderungen nach US-Bundeswertpapierrecht geltend gemacht werden, zum Teil stattgegeben und ihn zum Teil zurückgewiesen. Unter anderem hat das Gericht sämtliche im Zusammenhang mit Asset-Backed-Securities geltend gemachten Forderungen gegen VW Credit, Inc. abgewiesen. Im September 2020 hat die SEC eine überarbeitete Klageschrift eingereicht, in der neben weiteren Änderungen die abgewiesenen Forderungen nicht mehr enthalten sind.

Im September 2020 lief die Amtszeit des in Übereinstimmung mit dem Plea Agreement beauftragten unabhängigen Compliance Monitors aus. Im Juni 2020 endete bereits die Beauftragung als unabhängiger Compliance Auditor gemäß dem Third Partial Consent Decree und dem Third California Partial Consent Decree.

## 5. Weitere Verfahren

Im Verfahren auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG hat das OLG Celle im April 2020 durch Beschluss entschieden, einen anderen als den ursprünglich bestellten Sonderprüfer zu bestellen. Diese Entscheidung des OLG Celle ist formal rechtskräftig. Die Volkswagen AG hat auch gegen diese Entscheidung wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben und die Verbindung mit der ersten Verfassungsbeschwerde gegen den Beschluss auf Einsetzung des Sonderprüfers angeregt. Die Verfassungsbeschwerde hat jedoch keine aufschiebende Wirkung.

### Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Der Risikobetrag im Steuerverfahren der brasilianischen Finanzverwaltung gegen MAN Latin America beträgt weiterhin 3,1 Mrd. BRL. Aufgrund von Währungsschwankungen ergibt sich durch die Umrechnung ein von 0,7 auf 0,5 Mrd. € reduziertes Risiko, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten enthalten ist.

Im Zusammenhang mit dem Sachverhalt, der im Grundsatz auch dem im April 2019 eingeleiteten kartellrechtlichen Verfahren der Europäischen Kommission gegen die Volkswagen AG sowie die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG zugrunde liegt, hat die südkoreanische Wettbewerbsbehörde im Mai 2020 die Niederlassungen der Audi Volkswagen Südkorea und Porsche Südkorea durchsucht und Auskunftersuchen an die Volkswagen AG, AUDI AG und Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gerichtet. In der gleichen Angelegenheit hat zudem die türkische Wettbewerbsbehörde im Juli 2020 ein Verfahren eröffnet.

Im März 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien zwei angepasste Sammelklagen abgewiesen, in denen Käufer deutscher Luxusfahrzeuge behauptet hatten, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Das Gericht gewährte den Klägern die Möglichkeit, ihre Klagen hinsichtlich eines begrenzten Teils der ursprünglichen klägerischen Forderungen zu überarbeiten. Im Juni 2020 haben die Kläger einen zweiten Satz überarbeiteter Klageschriften eingereicht, deren Abweisung die Beklagten im August 2020 beantragt haben. Im Oktober 2020 hat das Gericht dem Antrag der Beklagten stattgegeben und die überarbeiteten Klageschriften abschließend in Gänze abgewiesen. Gegen diese Entscheidung können die Kläger Rechtsmittel einlegen.

Im Februar 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien einen Sammelklagevergleich zur Beilegung zivilrechtlicher Forderungen betreffend rund 98 Tsd. Fahrzeuge mit Automatikgetriebe der Marken Volkswagen, Audi, Porsche und Bentley endgültig genehmigt.

Im Oktober 2020 wurden beim US District Court des Northern District von Kalifornien drei Klagen eingereicht, mit denen die Kläger jeweils im Namen einer mutmaßlichen Klasse von US-Käufern und US-Leasingnehmern bestimmter Porsche-Fahrzeuge mit Benzinmotor handeln wollen. Bei den Beklagten handelt es sich um die Volkswagen AG, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, AUDI AG und Porsche Cars North America, Inc., wobei nicht jede Gesellschaft in allen drei Fällen verklagt ist. Laut den Klageschriften habe eine bestimmte in den betroffenen Fahrzeugen angeblich eingesetzte Software und/oder Hardware dazu geführt, dass der tatsächliche Schadstoffausstoß und/oder Kraftstoffverbrauch die im Zulassungsverfahren festgestellten Vergleichswerte überschreite.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2020 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2019 keine wesentlichen Änderungen. Insbesondere liegen dem Vorstand der Volkswagen AG basierend auf den vorhandenen und gewonnenen Informationen nach wie vor keine belastbaren Erkenntnisse oder Einschätzungen hinsichtlich der beschriebenen Sachverhalte vor, die zu einer anderen Bewertung der damit verbundenen Risiken führen würden.

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

## 16. Eventualverbindlichkeiten

Gegenüber den im Geschäftsbericht 2019 beschriebenen Eventualverbindlichkeiten ergeben sich zum 30. September 2020 keine wesentlichen Veränderungen.

## 17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen in Höhe von 22,1 Mrd. € sind im Vergleich zum Konzernabschluss 2019 angestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Zahlungsverpflichtungen aus zukünftigen Beteiligungserwerben zurückzuführen.

## Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Der Volkswagen Konzern hat am 6. Oktober 2020 den Verkauf seiner 76-prozentigen Beteiligung an der Renk AG vollzogen. Der Verkaufspreis belief sich auf 0,5 Mrd. €. Die entsprechenden Vermögenswerte und Schulden sind in der Bilanz zum 30. September 2020 weiterhin als zur Veräußerung gehalten ausgewiesen.

Wolfsburg, 28. Oktober 2020

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 2020 bis 30. September 2020, 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.

Ohne diese Schlussfolgerung einzuschränken, verweisen wir auf die vom Vorstand im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“ im Anhang des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses und im Abschnitt „Prognose-, Risiko- und Chancenbericht“ des Konzern-Zwischenlageberichts dargestellten aktualisierten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik, in denen die gegen den Volkswagen Konzern erhobenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche erläutert werden und in denen auf die im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2019 sowie die im Konzernlagebericht 2019 dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen verwiesen wird. Auf der Grundlage der dort dargestellten und diesem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht zugrundeliegenden bisherigen Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten Maßnahmen zur Aufklärung der Dieseldiagnostik gibt es insbesondere unverändert keine Bestätigung dafür, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft vor Sommer 2015 Kenntnis von der bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten. Die im verkürzten Konzern-Zwischenabschluss zum 30. September 2020 gebildeten Rückstellungen für Rechtsrisiken basieren auf diesen Ergebnissen und dem dort dargestellten Kenntnisstand. Aufgrund der mit den laufenden und erwarteten Rechtsstreitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der dort dargestellten Risiken anders ausfallen kann.

Hannover, 28. Oktober 2020

Ernst & Young GmbH  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer  
Wirtschaftsprüfer

Matischiok  
Wirtschaftsprüfer

# Glossar

## Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

### Hybridanleihe

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

### Modularer E-Antriebs-Baukasten (MEB)

In der Entwicklung befindliches Baukastensystem für die Herstellung von Elektroautos. Der MEB legt die Parameter für Achsen, Antriebe, Hochvolt-Batterien, Radstände und Gewichtsverhältnisse fest, damit ein Fahrzeug optimal die Anforderungen der Elektromobilität erfüllt. Im Jahr 2020 soll das erste Fahrzeug auf Basis des MEB in Serie gefertigt werden.

### Plug-in-Hybrid

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

### Testverfahren

Bisher wurden Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen der in Europa zugelassenen Fahrzeuge auf einem Rollenprüfstand mit Hilfe des „Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)“ ermittelt. Seit Herbst 2017 wird das bestehende Testverfahren für Abgas und Verbrauch in der EU durch die Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) sukzessive abgelöst. Diese gilt seit Herbst 2017 für neue Fahrzeugtypen und seit Herbst 2018 für alle Neufahrzeuge. Ziel dieses neuen Testzyklus ist, CO<sub>2</sub>-Emissionen und Verbräuche praxisnäher anzugeben. Eine weitere wichtige europäische Verordnung ist auch die Real Driving Emissions (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, bei der die Emissionen mittels mobiler Abgasmesstechnik zusätzlich auch im realen Straßenverkehr überprüft werden.

### Aktivierungsquote

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

### Bruttomarge

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

### Eigenkapitalquote

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

### Forschungs- und Entwicklungskostenquote

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

### Netto-Cash-flow

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

### Netto-Liquidität

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

### Operatives Ergebnis

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

### Operative Umsatzrendite

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

### Sachinvestitionsquote

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

### Umsatzrendite vor Steuern

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



# Impressum

## HERAUSGEBER

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

## INVESTOR RELATIONS

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

## FINANZKALENDER

---

**16. März 2021**  
Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG

---

**6. Mai 2021**  
Zwischenbericht Januar – März 2021

---

**29. Juli 2021**  
Zwischenbericht Januar – Juli 2021

---

**28. Oktober 2021**  
Zwischenbericht Januar – September 2021

---

Neben der deutschen Fassung erscheint der  
Zwischenbericht in englischer Sprache.

Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:  
[www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html](http://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html)

058.809.598.00



[www.volkswagenag.com](http://www.volkswagenag.com)