

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Zwischenbericht

JANUAR – SEPTEMBER 2018

- 1 Wesentliche Fakten
2 Wichtige Ereignisse

- 6 Volkswagen Aktie
7 Geschäftsverlauf
15 Ertrags-, Finanz-
und Vermögenslage
25 Ausblick

- 31 Gewinn- und
Verlustrechnung
32 Gesamtergebnisrechnung
35 Bilanz
36 Eigenkapitalentwicklung
38 Kapitalflussrechnung
39 Anhang
70 Bescheinigung nach
prüferischer Durchsicht

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	3. QUARTAL			1. – 3. QUARTAL		
	2018	2017 ¹	%	2018	2017 ¹	%
Mengendaten² in Tsd.						
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	2.611	2.651	-1,5	8.130	7.806	+ 4,2
Absatz (Fahrzeuge)	2.548	2.642	-3,6	8.123	7.913	+ 2,7
Produktion (Fahrzeuge)	2.393	2.606	-8,2	8.179	8.039	+ 1,7
Belegschaft (am 30.09.2018/31.12.2017)				660,6	642,3	+ 2,9
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €						
Umsatzerlöse	55.200	54.716	+ 0,9	174.577	170.065	+ 2,7
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	3.511	4.315	-18,6	13.306	13.231	+ 0,6
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	6,4	7,9		7,6	7,8	
Sondereinflüsse	-800	-2.595	-69,2	-2.435	-2.595	-6,2
Operatives Ergebnis	2.711	1.720	+ 57,6	10.871	10.636	+ 2,2
Operative Umsatzrendite (%)	4,9	3,1		6,2	6,3	
Ergebnis vor Steuern	3.546	1.491	x	12.518	10.290	+ 21,7
Umsatzrendite vor Steuern (%)	6,4	2,7		7,2	6,1	
Ergebnis nach Steuern	2.764	1.069	x	9.376	7.543	+ 24,3
Konzernbereich Automobile³						
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	3.104	3.084	+ 0,6	9.850	9.844	+ 0,1
F&E-Quote (%)	6,6	6,7		6,6	6,8	
Cash-flow laufendes Geschäft	4.723	6.007	-21,4	14.931	8.040	+ 85,7
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ⁴	4.580	4.159	+ 10,1	11.441	10.988	+ 4,1
davon: Sachinvestitionen	3.455	2.930	+ 17,9	7.853	7.089	+ 10,8
Sachinvestitionsquote (%)	7,4	6,3		5,3	4,9	
Netto-Cash-flow	144	1.848	-92,2	3.490	-2.948	x
Netto-Liquidität am 30.09.				24.794	25.443	-2,6

1 Angepasst

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

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

4 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 3. Quartal 4.448 (4.148) Mio. €, Januar bis September 11.230 (11.001) Mio. €.

Wesentliche Fakten

- › Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns trotz der Herausforderungen aus dem Testverfahren WLTP mit 8,1 Mio. Fahrzeugen um 4,2 % über Vorjahr; Zuwächse insbesondere in Europa, Südamerika und Asien-Pazifik
- › Umsatzerlöse des Konzerns steigen volumenbedingt um 4,5 Mrd. € auf 174,6 Mrd. €; Effekte aus Wechselkursen wie erwartet negativ
- › Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen liegt mit 13,3 (13,2) Mrd. € auf Vorjahresniveau
- › Operatives Ergebnis erhöht sich um 0,2 Mrd. € auf 10,9 Mrd. €; negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik von –2,4 (–2,6) Mrd. €
- › Ergebnis vor Steuern verbessert sich um 2,2 Mrd. € auf 12,5 Mrd. €
- › Netto-Cash-flow des Automobilbereichs nimmt um 6,4 Mrd. € auf 3,5 Mrd. € zu, deutlich geringere Mittelabflüsse aus der Dieseldematik; Sachinvestitionsquote bei 5,3 (4,9) %
- › Netto-Liquidität im Automobilbereich bei 24,8 Mrd. €
- › Begeisternde Produkte:
 - Volkswagen Pkw gibt erstmals Einblicke in den Modularen E-Antriebs-Baukasten, die technologische Basis der ID.-Familie
 - Audi feiert die Weltpremiere des e-tron, das erste vollelektrische Großserienmodell der Marke
 - ŠKODA fertigt den einmillionsten SUV im Werk Kvasiny
 - SEAT setzt mit dem Tarraco seine SUV-Offensive fort
 - Porsche stellt den neuen Macan vor
 - Volkswagen Nutzfahrzeuge beeindruckt auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover mit zahlreichen Möglichkeiten der gewerblich nutzbaren Elektromobilität
 - Scania und MAN präsentieren wegweisende Lösungen für den Transport der Zukunft

Wichtige Ereignisse

MESSEN UND VERANSTALTUNGEN

Im dritten Quartal 2018 präsentierten die Marken des Volkswagen Konzerns auf zahlreichen Messen und Veranstaltungen beeindruckende neue Produkte.

Weltpremiere des Modulare E-Antriebs-Baukastens von Volkswagen

Im September 2018 zeigte Volkswagen erstmals das Chassis seiner neuen Elektromodell-Familie ID. und gewährte Medienvertretern aus der ganzen Welt Einblicke in die Plattform-Strategie für Elektroautos. Der dem ID-Chassis zugrundeliegende Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB) soll die Elektromobilität zu bezahlbaren Preisen in die Massenmobilität überführen. In der Gläsernen Manufaktur Dresden erfuhren die Teilnehmer darüber hinaus weitere Details über die Hochvolt-Batterie, die das Herzstück des MEB bildet. Ab Ende 2019 wird die vollelektrische ID-Familie auf Basis des MEB in Zwickau gebaut. Bis Ende 2022 startet der Volkswagen Konzern die Produktion von weltweit 27 MEB-Fahrzeugen von fünf Konzernmarken; die Bandbreite reicht vom kompakten Kleinwagen über SUVs bis zum Lifestyle-Bulli. In der ersten Phase sind rund 10 Millionen Konzernfahrzeuge auf dem MEB geplant. Auch in Sachen Ladeinfrastruktur geht Volkswagen in die Offensive: In Dresden war erstmals ein Design-Prototyp der „Volks-Wallbox“ zu sehen, die das einfache und bequeme Laden der ID-Familie zu Hause möglich machen soll.

Audi startet Elektrifizierungsoffensive

Mit der Weltpremiere des e-tron startete die Marke Audi im September 2018 ihre Elektrifizierungsoffensive. Der SUV ist das erste rein elektrisch angetriebene Serienmodell der Marke mit den Vier Ringen. Zwei E-Maschinen treiben den e-tron kraftvoll, umweltschonend und nahezu lautlos an. Für hervorragende Traktion und Dynamik sorgt eine neue Generation des quattro-Antriebs: der elektrische Allradantrieb. Ein Schlüsselfaktor für den sportlichen Charakter und die hervorragende Querdynamik ist die tiefe und zentrale Einbaulage des Batteriesystems, das für eine langstreckentaugliche Reichweite sorgt. Umfangreiche Rekuperationsfunktionen und das elektrohydraulisch integrierte Bremsregelsystem tragen zusammen mit einer ausgeklügelten Aerodynamik zur Effizienzsteigerung bei. Highlight im Fahrzeug sind die optional erhältlichen virtuellen Außenspiegel. Sie reduzieren nicht nur den Luftwiderstand, sondern heben auch die Digitalisierung im Auto auf ein neues Niveau. Bis 2025 will Audi zwölf Automobile mit reinem Elektroantrieb – von der Kompaktklasse bis in die Oberklasse – in den wichtigsten Märkten weltweit anbieten.

Weltpremiere des neuen Porsche Macan

Porsche hat im Juli 2018 in Shanghai erstmals den neuen Macan vorgestellt. Der seit 2014 sehr erfolgreiche Kompakt-SUV wurde in puncto Design, Komfort, Konnektivität und Fahrdynamik umfassend aufgewertet. Damit bleibt der Macan das sportliche Aushängeschild in seinem Segment. Im Stil der Porsche-Design-DNA ist der neue Macan mit einem dreidimensional ausgearbeiteten LED-Heckleuchtenband ausgestattet. Die LED-Technik ist künftig auch bei den Hauptscheinwerfern serienmäßig. Auffälligste Neuerungen im Innenraum sind der 10,9 Zoll große Touchscreen des neuen Porsche Communication Management (PCM), die neu angeordneten und gestalteten Lüftungsdüsen und das aus dem 911 bekannte GT-Sportlenkrad. Das PCM erlaubt den Zugang zu neuen digitalen Funktionen wie der intelligenten Sprachsteuerung und der serienmäßigen Online-Navigation. Das Angebot an Komfort-Ausstattungen wird unter anderem um einen Stauassistenten, eine beheizbare Frontscheibe und einen Ionisator zur Verbesserung der Luftqualität im Innenraum erweitert.

Weltpremiere des SEAT Tarraco

SEAT feierte im September 2018 das Debüt des neuen Tarraco. Das auf dem MQB basierende Flaggschiff der spanischen Marke ergänzt die Modellpalette und ist neben dem Arona und dem Ateca das größte Fahrzeug der SUV-Familie von SEAT. Der Tarraco verbindet modernste Technologie, dynamisches, agiles Handling, uneingeschränkte Alltagstauglichkeit und Funktionalität mit elegantem und zukunftsweisendem Design. Sein markanter Kühlergrill und die charakteristischen LED-Scheinwerfer zeigen die zukünftige Designsprache kommender SEAT Modelle. Mit bis zu sieben Sitzen bietet er ausreichend Platz im Innenraum. Der neue Tarraco verfügt über eine Reihe an Fahrerassistenzsystemen, die das Fahren auch bei schwierigeren Bedingungen komfortabler und sicherer machen: Spurhalteassistent und Front Assist mit City-Notbremsfunktion sind serienmäßig an Bord. Weitere Systeme, wie zum Beispiel der Blind-Spot-Sensor, der Stauassistent, der Fernlicht- oder der Notfallassistent, sind optional erhältlich. Die hochmodernen Motoren verfügen alle über Direkteinjection, Turboaufladung und Start-Stopp-Automatik.

IAA Nutzfahrzeuge in Hannover

Auf der IAA Nutzfahrzeuge in Hannover präsentierte Volkswagen Nutzfahrzeuge zahlreiche neue Lösungen für den nachhaltigen Transport von Menschen und Gütern in urbanen Regionen. Mit dem ABT e-Caddy und dem ABT e-Transporter wurden erstmals zwei rein elektrisch angetriebene Umbaulösungen für den Stadtverkehr vorgestellt, die zusammen mit dem strategischen Partner ABT entwickelt

wurden und die Lücke im elektrifizierten Modellprogramm der Marke schließen sollen. Der 120 km/h schnelle ABT e-Caddy kann rund 200 km mit einer Batterieladung zurücklegen. Er wird bereits Mitte des kommenden Jahres auf den Markt kommen und mit einem Laderaumvolumen von 4,2 m³ zu den geräumigsten E-Fahrzeugen seiner Klasse gehören. Mit dem ABT e-Transporter setzt Volkswagen Nutzfahrzeuge den Antrieb seines vielseitig einsetzbaren Bestsellers unter Strom. Der Zero-Emission-Van kann, je nach Aufbau seines skalierbaren Batteriesystems, bis zu 400 km rein elektrisch zurücklegen.

Als weitere Weltpremiere stellte Volkswagen Nutzfahrzeuge das Concept Car ID. BUZZ CARGO vor. Das Fahrzeug ist vollelektrisch, vernetzt und automatisiert im Stadtverkehr von Morgen unterwegs und hält viele Designlösungen und maximalen Komfort für den Fahrer bereit. Zum Beispiel können Servicemonteur oder Wartungstechniker ein elektrifiziertes Regalsystem im Innenraum nutzen, das mit ihrem Auftrags- und Bestellsystem vernetzt ist. Nach dem e-Crafter, der im September als erster großer Zero-Emission-Transporter der Marke seine Markteinführung feierte und damit den Start der Elektromobilitätsinitiative markierte, zeigte Volkswagen Nutzfahrzeuge in Hannover mit der Studie Crafter HyMotion ein weiteres elektrifiziertes Modell der Crafter-Baureihe. Der Crafter HyMotion ist ein elektrisch angetriebener Transporter, der durch eine Brennstoffzelle mit Energie versorgt wird. Seine Tanks sind modular ausgelegt und ermöglichen Reichweiten von 350 bis 500 km.

Ein eindrucksvolles Signal für die Kooperation innerhalb der TRATON GROUP lieferten die Nutzfahrzeug-Marken MAN und Scania zum Auftakt der IAA Nutzfahrzeuge, indem ein aus Fahrzeugen beider Marken bestehender Platoon auf dem Messegelände in Hannover vorfuhr. Bei Platooning handelt es sich um eine mögliche Form des automatisierten Fahrens, bei dem die Fahrzeuge elektronisch vernetzt in geringem Abstand hintereinander fahren. So lassen sich Kraftstoff- und CO₂-Einsparungen erzielen, bei gleichzeitig deutlich erhöhter Sicherheit.

MAN gab auf der IAA Nutzfahrzeuge einfache Antworten auf komplexe Fragen zu den Themen Elektromobilität und Digitalisierung. Neben dem vollelektrisch angetriebenen Verteiler-Lkw MAN eTGM zeigte das Münchner Traditionsunternehmen auch den MAN eTGE, eine batterieelektrische Variante des neuen Transporters. Als einer der ersten Hersteller stellt MAN damit vollelektrische Lösungen für den gesamten Bereich der City-Logistik zwischen 3 und 26 Tonnen vor. Die Fahrzeuge fahren emissionsfrei und tragen damit zur Verbesserung der Stadtluft bei. Aufgrund der geringen Fahrgeräusche können sie vermehrt nachts eingesetzt werden, zum Beispiel für die Belieferung des Handels. Noch einen Schritt weiter geht MAN mit der Studie MAN CitE, einem elektrisch angetriebenen Lkw voller kreativer Lösungen für den innerstädtischen Verteilverkehr. Eine ungewöhnlich niedrige Einstiegshöhe, besonders breite Türen, ein ergonomisch optimiertes Cockpit, große Seitenfenster und ein 360-Grad-Kamerasystem bieten dem Fahrer bei seiner täglichen Arbeit hohe Sicherheit und Komfort. Die Reichweite des CitE

liegt bei bis zu 100 km – mehr als genug für den städtischen Lieferverkehr. Bei den Bussen stellte MAN den seriennahen Prototyp MAN Lion's City E vor. Der Elektrobus wird durch einen Zentralmotor an der Achse angetrieben. Das schafft Platz für einen optimierten Sitzbereich im Heck mit vier zusätzlichen Plätzen. Die Batterien sind crashsicher und platzsparend auf dem Dach untergebracht. Sie ermöglichen eine Reichweite von bis zu 270 km und können in nur drei Stunden aufgeladen werden. Außerdem stellte MAN in Hannover neue maßgeschneiderte Dienstleistungen aus seinem Bereich MAN DigitalServices vor.

Scania hat auf der IAA Nutzfahrzeuge erstmals ausschließlich Fahrzeuge mit alternativen Antrieben präsentiert. Dazu zählt ein Hybrid-Lkw der neuen Generation für den urbanen Lieferverkehr. Er wird vom Scania DC09, einem Fünfzylinder-Reihenmotor, angetrieben, der mit HVO (hydriertem Pflanzenöl) oder Diesel betrieben werden kann. Parallel dazu verfügt das Fahrzeug über einen Elektromotor mit 130 kW (177 PS). Der neue Service Scania Zone unterstützt dabei, dass alle Emissionsauflagen und Geschwindigkeitsbeschränkungen in den entsprechenden Gebieten erfüllt werden. Zudem feierte Scania in Hannover die Weltpremiere des ersten Reisebusses, der einen alternativen Kraftstoff nutzt. Der mit Flüssiggas (LNG) betriebene Scania Interlink MD hat eine Reichweite von bis zu 1.000 km und stellt aufgrund der guten Verfügbarkeit von LNG eine zeitgemäße und zukunftsfähige Alternative dar. Die Messebesucher konnten darüber hinaus den elektrisch betriebenen Stadtbus Citywide besichtigen und sich über die zahlreichen Scania Dienstleistungen informieren.

Die in Südamerika vertretene Marke Volkswagen Caminhões e Ônibus zeigte in Hannover den e-Delivery mit neuem Antriebsstrang und neuem Batteriesatz. Der elektrisch angetriebene Lkw verfügt über eine Leistung von 260 kW (353 PS) und kann mehr als 200 km zurücklegen. Außerdem war auf dem Messestand der Volksbus e-Flex zu sehen. Er basiert auf einer flexiblen Architektur, die alle Varianten der Elektromobilität zulässt: vom Hybridantrieb über den Plug-in-Hybrid bis hin zur reinen Elektrotraktion.

AUSZEICHNUNGEN

Die Marke Volkswagen Pkw erhielt Anfang Juli 2018 zum dritten Mal in Folge den „Plus X Award“ in der Kategorie Innovativste Marke des Jahres. Volkswagen begeisterte die internationale, unabhängige Jury, die in diesem Jahr Experten aus 26 Branchen umfasste, mit einem exzellent aufgestellten Produktportfolio, das viele unterschiedliche Kundenbedürfnisse anspricht. Zudem wurde Volkswagen Pkw als „Beste Automobilmarke 2018“ in der Kategorie der Automobilhersteller ausgezeichnet. Der „Plus X Award“ ist einer der weltweit bedeutendsten Innovationspreise für Technologie, Sport und Lifestyle.

Im Juli 2018 kürte das internationale Marktforschungsinstitut J.D. Power in einer Langzeit-Zufriedenheitsstudie den Audi Q5 zum Gewinner in der Fahrzeugklasse Kompakt-SUV. Rund 15.000 Personen, die ihr Auto seit etwa zwei Jahren fahren, wurden per Online-Interview nach ihren Erfahrungen

in den Kategorien Qualität/Zuverlässigkeit, Attraktivität und Unterhaltskosten befragt.

Ebenfalls im Juli 2018 gewann das Volkswagen Stammwerk in Wolfsburg den „Automotive Lean Production Award“, der jährlich von der Fachpublikation Automobil Produktion und der Beratungsgesellschaft Agamus Consult vergeben wird. Laut Experten-Jury ist das Stammwerk in Wolfsburg auf dem Weg zu mehr Produktivität und Effizienz. Im Werk wurden Lean-Lösungen an mehr als 50 Stationen in den Bereichen Presswerk, Karosseriebau, Lackiererei, Montage und Logistik – unter anderem vor dem Hintergrund von Industrie 4.0 – bewertet.

MAN Truck & Bus erhielt im Juli 2018 bei den britischen „Motor Transport Awards“ für seinen TGX die Auszeichnung „Fleet Truck of the Year 2018“. Hohe Effizienz, niedrige Betriebskosten und der Fahrkomfort überzeugten die Jury. Seit 32 Jahren gelten die „Motor Transport Awards“ als Benchmark für Exzellenz unter den britischen Flottenbetreibern.

Im September 2018 erhielt der Touareg der Marke Volkswagen Pkw beim Euro NCAP Crashtest die Bestwertung von fünf Sternen. Darüber hinaus überzeugte der Audi A6 die Crashtest-Experten, die das Modell ebenfalls mit fünf Sternen bewerteten. Die übergreifende Sicherheitsbewertung setzt sich aus den Ergebnissen in den vier Kategorien Insassenschutz für Erwachsene und Kinder, Fußgängerschutz und Sicherheitsunterstützung zusammen. Euro NCAP ist seit 20 Jahren ein strenger Maßstab für das Sicherheitsniveau von Automobilen in Europa.

Ebenfalls im September 2018 konnte MAN Truck & Bus mit seinem aFAS (automatisch fahrerlos fahrendes Absicherungsfahrzeug auf Autobahnen) den ersten „Truck Innovation Award“ für das Jahr 2019 – verliehen durch die Jury des International Truck of the Year (IToY) – gewinnen. Bei dem Fahrzeug handelt es sich um einen automatisierten Sicherheits-Lkw, der für die Absicherung von Wanderbaustellen auf Autobahnen entwickelt wurde.

Bei der Leserwahl des Fachmagazins auto motor und sport gewannen die Marken Volkswagen Pkw und Audi im September 2018 in sechs Kategorien den „Car Connectivity Award“. Über 10.500 Teilnehmer stimmten online in elf Kategorien über Vernetzungstechniken und Fahrzeuge ab. Die Marke Volkswagen Pkw überzeugte mit der We-Park-App in der Kategorie Preis-Leistungs-Stars. Audi wurde mit seinem A8 in der Kategorie Connected Cars auf den ersten Platz gewählt. Als bestes Soundsystem setzte sich das Bang & Olufsen Advanced Sound System im Audi A7 Sportback durch, bei den Navigationssystemen überzeugte die Audi MMI Navigation plus. In den Kategorien Komfort- und Sicherheitsassistenzsysteme belegte Audi ebenfalls Platz eins.

Bei dem Wettbewerb Autonis – ebenfalls im September 2018 von auto motor und sport durchgeführt – stimmten rund 12.000 Teilnehmer online über ihre Design-Favoriten ab. Die Marke Volkswagen Pkw überzeugte mit dem up! GTI als Gewinner der Kategorie Minicars. Porsche wurde mit seinem 911 GT3 in der Kategorie Sportwagen gekürt. Audi gewann die Wertung Innenraum-Designmarke 2018.

Bei dem Automotive Brand Contest des German Design Council hat der Volkswagen Konzern im September 2018 gleich mehrere Auszeichnungen verliehen bekommen. Die Marke Volkswagen Pkw erhielt mit dem T-Roc die Höchstwertung „Best of Best“ in der Kategorie Exterior Volume Brand. Der Touareg wurde zum „Best of Best“ in der Kategorie Interior gekürt. Darüber hinaus wurde dem ID. VIZZION eine Auszeichnung in der Kategorie Concepts verliehen. Die Marke SEAT wurde mit dem CUPRA eRacer, dem ersten rein elektrischen Tourenwagen der Welt, in derselben Kategorie ausgezeichnet. Bentley erhielt mit seinem Continental GT den Titel „Best of Best“ in den Kategorien Exterior Premium Brand und Interior. Der renommierte Designpreis ist der einzige internationale Designwettbewerb für Automobilmarken und zählt zu den wichtigsten Branchenevents; die unabhängige Expertenjury setzt sich aus Vertretern der Medien, des Designs, der Kommunikation sowie der Hochschulen zusammen.

JUBILÄEN

Im August 2018 ist im tschechischen ŠKODA-Werk Kvasiny der einmillionste SUV vom Band gelaufen. Bei dem Jubiläumsfahrzeug handelte es sich um einen Karoq in Emerald Grün metallic.

Ebenfalls im August 2018 feierte das mexikanische Werk Puebla der Marke Volkswagen Pkw das 12-millionste Fahrzeug seit Produktionsstart 1967, ein Tiguan mit der Farbe Habanero-Orange. Puebla ist das zweitgrößte Werk der Marke Volkswagen Pkw außerhalb Europas.

KOOPERATIONEN

Anfang Juli 2018 unterzeichneten die Volkswagen Group China und SEAT eine Absichtserklärung mit der Anhui Jianghuai Automobile Group Corp. Ltd. (JAC). Die drei Parteien wollen gemeinsam ein neues Zentrum für Forschung und Entwicklung mit Fokus auf Elektrofahrzeuge und Technologien für Konnektivität und Autonomes Fahren einrichten sowie eine eigene leistungsstarke Plattform für batterieelektrische Fahrzeuge am Markt etablieren.

Im Juli 2018 hat die Volkswagen Group China mit dem langjährigen Joint-Venture-Partner FAW sowie mit dem China Intelligent and Connected Vehicles (Beijing) Research Institute Co. Ltd. Absichtserklärungen in den Bereichen Elektromobilität, Konnektivität, Mobilitätsdienste und Autonomes Fahren unterzeichnet. Ziel ist es, mit den chinesischen Partnern die breit angelegte Elektrooffensive in der Volksrepublik sowie den Einsatz neuer Technologien weiter konsequent voranzutreiben.

Im September 2018 haben die TRATON AG und Hino Motors ihre strategische Partnerschaft vertieft. Ziel ist die Gründung eines gemeinsamen Joint Ventures für die Beschaffung und die Bündelung ihrer Kräfte im Bereich Elektromobilität. Hino ist seit über 25 Jahren im Bereich der elektrifizierten Fahrzeuge tätig und verfügt über die weltweit größte Flotte von Hybrid-Nutzfahrzeugen.

Ebenfalls im September 2018 haben die TRATON AG und die chinesische CNHTC Group (Sinotruk) einen weiteren Ausbau ihrer langfristigen Partnerschaft bekannt gegeben. Ziel ist es, ein neues Joint Venture zu gründen, um einen schweren Lkw von MAN für China zu entwickeln. Außerdem soll die Kooperation in den Bereichen Technologie und Beschaffung evaluiert und intensiviert werden.

Volkswagen hat Ende September 2018 eine strategische Partnerschaft mit Microsoft geschlossen, um gemeinsam die Volkswagen Automotive Cloud zu entwickeln. Die Partnerschaft bildet die Grundlage, um die globale Cloud-Expertise von Microsoft mit der Erfahrung von Volkswagen als Automobilunternehmen mit weltweiter Marktpräsenz zu verbinden. Volkswagen geht damit einen entscheidenden Schritt im Wandel hin zum Mobilitätsanbieter mit einer vollnetzten Fahrzeugflotte und mit dem digitalen Ökosystem „Volkswagen We“. Mit dem Aufbau der Volkswagen Automotive Cloud will Volkswagen künftig digitale Dienste auf seine gesamte Flotte ausweiten. Die erarbeiteten Lösungen sollen langfristig auch auf weitere Konzernmarken in allen Regionen der Welt ausgerollt werden.

NEUE PRODUKTIONSSTÄNDORTE IN CHINA

Der Volkswagen Konzern eröffnete im Zuge seiner Lokalisierungsstrategie für China bis Ende August 2018 an den Standorten Qingdao, Foshan und Tianjin drei neue FAW-Volkswagen-Fahrzeugwerke sowie das Komponentenwerk Volkswagen FAW Platform Tianjin Branch. Im Werk Tianjin sollen künftig jährlich 300.000 SUV-Modelle vom Band rollen und damit die Basis für die SUV-Offensive der Volkswagen Group China bilden. In Tianjin wurden die Fahrzeug- und Komponentenwerke an einem Standort gebündelt, um zusammen mit dem bestehenden Getriebewerk weitere Synergien zu nutzen und die Produktionseffizienz zu steigern. Die Eröffnung der zweiten Fahrzeugfertigung in Foshan mit einer Gesamtkapazität von jährlich 600.000 Fahrzeugen ist wegweisend für die Elektrifizierungsstrategie „Roadmap E“ des Volkswagen Konzerns. Dort soll bis 2020 die Fertigung von Fahrzeugen auf dem Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) und von MEB-Batteriesystemen aufgenommen werden. Auch in Qingdao werden neben Autos mit Verbrennungsmotor in Zukunft elektrifizierte Fahrzeuge vom Band laufen können. Zudem wird dort die Produktion von Batteriesystemen für die MQB-Plattform stattfinden. Alle vier neuen Fabriken erhöhen die Flexibilität von Volkswagen Group China deutlich, auf Kundenbedürfnisse schneller reagieren zu können.

AUSSERORDENTLICHE KÜNDIGUNG DES BEHERRSCHUNGS- UND GEWINNABFÜHRUNGSVERTRAGS MIT DER MAN SE

Die TRATON AG (vormals Volkswagen Truck & Bus AG), eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, hat am 22. August 2018 den Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag (BGAV) mit der MAN SE mit Wirkung zum 1. Januar 2019 außerordentlich gekündigt.

Zuvor hatte das Oberlandesgericht München in einem Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung und des Ausgleichsanspruchs der Minderheitsaktionäre der MAN SE rechtskräftig entschieden, dass die in dem Vertrag angebotene Barabfindung auf 90,29€ je Aktie und der jährliche Ausgleich auf 5,47€ brutto je Aktie zu erhöhen ist. Daraus ergibt sich eine signifikante Erhöhung des jährlich zu zahlenden Ausgleichs an die Minderheitsaktionäre der MAN SE. Da dieser nach Auffassung des Vorstands der TRATON AG nunmehr in keinem angemessenen Verhältnis zur Gewinnabführung der MAN SE und den anderweitigen Vorteilen aus dem BGAV steht, hat die TRATON AG das ihr in diesem Fall nach § 304 Abs. 4 Aktiengesetz zustehende außerordentliche Kündigungsrecht ausgeübt.

Im Anschluss an die Bekanntmachung der Eintragung der Beendigung des BGAV ins Handelsregister Anfang des Jahres 2019 erhalten die außenstehenden Aktionäre der MAN SE nach den Bestimmungen des BGAV das Recht, ihre Aktien in einem Zeitraum von zwei Monaten zum Barabfindungspreis von 90,29€ der TRATON AG anzudienen.

DIESELTHEMATIK

Im Oktober 2018 hat die Staatsanwaltschaft München II einen Bußgeldbescheid gegen die AUDI AG im Zusammenhang mit Abweichungen von regulatorischen Vorgaben bei bestimmten von der AUDI AG hergestellten beziehungsweise vertriebenen V6/V8-Dieselmotoren und Dieselfahrzeugen erlassen. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 800 Mio.€ vor, die sich aus dem gesetzlichen Höchstmaß einer Ahndung in Höhe von 5 Mio.€ für eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Organisationseinheit „Abgas Service/Zulassung Aggregate“ sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 795 Mio.€ zusammensetzt. Die AUDI AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid ist das gegen die AUDI AG laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren beendet.

VORSTANDSANGELEGENHEITEN

Herr Stefan Sommer hat mit Wirkung zum 1. September 2018 im Konzernvorstand das Ressort Komponente und Beschaffung übernommen. Herr Sommer folgt in seiner Funktion auf Herrn Francisco Javier Garcia Sanz, der das Unternehmen im April 2018 auf eigenen Wunsch verlassen hatte.

Mit Wirkung vom 2. Oktober 2018 ist Herr Rupert Stadler aus dem Vorstand der Volkswagen AG und aus dem Vorstand der AUDI AG ausgeschieden. Die Aufsichtsräte beider Unternehmen haben am selben Tag einer entsprechenden Vereinbarung zur Beendigung seiner Ämter sowie seiner Dienstverträge zugestimmt.

Volkswagen Aktie

Im Zeitraum Januar bis September 2018 waren an den internationalen Aktienmärkten insgesamt sinkende Kurse bei volatiltem Verlauf zu sehen.

Der DAX lag unter dem Wert zum Jahresende 2017. Unsicherheiten hinsichtlich der Wirtschaftspolitik der US-Regierung, der Geldpolitik – sowohl der US-Notenbank als auch der Europäischen Zentralbank – sowie wirtschaftliche Risiken einiger Staaten belasteten anhaltend die Notierungen. Positive Auswirkungen hatten aussichtsreiche konjunkturelle Entwicklungen wichtiger Industrienationen und die Regierungsbildung in EU-Staaten.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG folgten in den ersten neun Monaten 2018 bei hoher Volatilität dem sinkenden Marktumfeld. Positive Impulse lieferten die starke Liquidität sowie die Weiterentwicklung der Führungsstruktur des Volkswagen Konzerns. Belastet wurden die Notierungen insbesondere durch Unsicherheiten bezüglich der zukünftigen regulatorischen Rahmenbedingungen für Diesel- und Elektrofahrzeuge, der Dieselthematik, der US-Zollpolitik sowie des Testverfahrens zur Bestimmung von Schadstoff- und CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen – das sogenannte WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure).

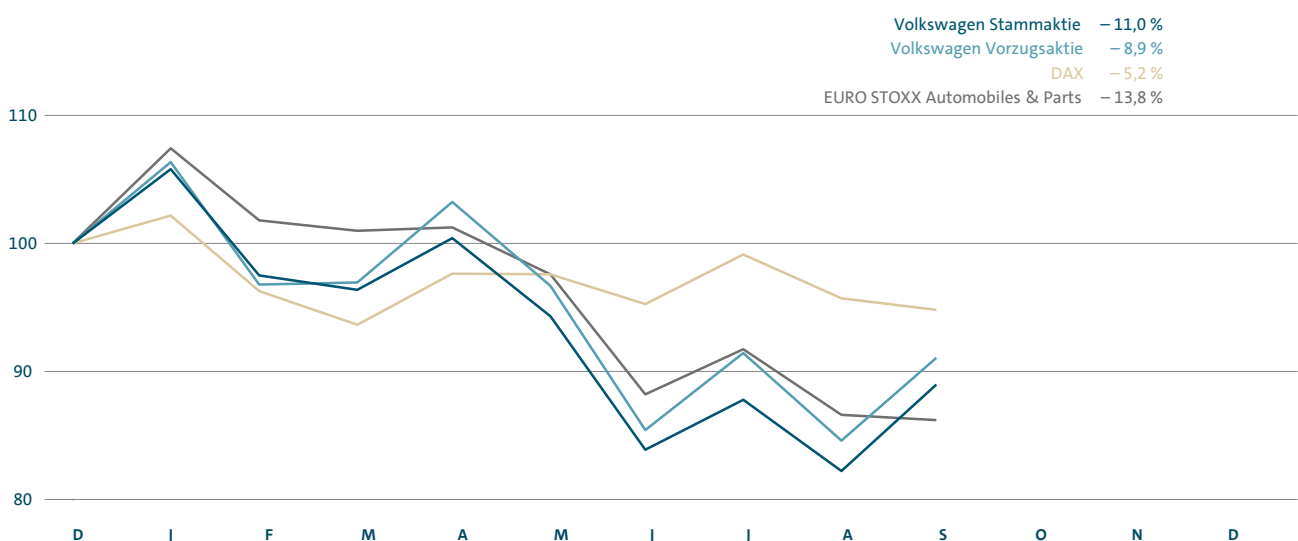
Angaben und Erläuterungen zum Ergebnis je Aktie finden Sie im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses. Weitere Daten zur Volkswagen Aktie sowie Nachrichten, Berichte und Präsentationen zum Unternehmen sind auf der Internetseite www.volkswagenag.com/ir abrufbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER 2018

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	188,00	133,70	150,10
	Datum	22.01.	05.09.	28.09.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	188,50	136,08	151,60
	Datum	22.01.	07.09.	28.09.
DAX	Kurs	13.560	11.787	12.247
	Datum	23.01.	26.03.	28.09.
ESTX Auto & Parts	Kurs	656	495	512
	Datum	22.01.	11.09.	28.09.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2017 BIS SEPTEMBER 2018

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2017 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

In den ersten neun Monaten des Jahres 2018 setzte die Weltwirtschaft ihr robustes Wachstum mit im Zeitverlauf nachlassendem Tempo fort. Während die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften leicht über dem Wert der Vorjahresperiode lag, befand sie sich in den Schwellenländern auf einem gleichbleibenden Niveau. Die Preise für Energie und Rohstoffe erhöhten sich mehrheitlich gegenüber dem Vorjahreszeitraum bei einem nach wie vor vergleichsweise niedrigen Zinsniveau. Zunehmende handelspolitische Verwerfungen auf internationaler Ebene führten zu erheblich gestiegener Unsicherheit.

Die Konjunktur in Westeuropa verzeichnete von Januar bis September 2018 insgesamt ein solides Wachstum bei abnehmender Dynamik. Diese Entwicklung war mehrheitlich sowohl bei den nordeuropäischen als auch bei den südeuropäischen Ländern zu verzeichnen.

In Deutschland setzte sich der Wachstumstrend bei einer guten Lage am Arbeitsmarkt im Berichtszeitraum mit verminderter Dynamik fort, wobei sich sowohl die Stimmung der Unternehmen als auch die der Konsumenten über die letzten Monate hinweg eintrübte.

Die Volkswirtschaften Zentraleuropas erzielten in den ersten drei Quartalen 2018 weiterhin verhältnismäßig hohe Wachstumsraten. In Osteuropa begünstigte das im Vorjahres-

vergleich höhere Energiepreisniveau die wirtschaftliche Entwicklung. Die russische Wirtschaft setzte die konjunkturelle Erholung langsam fort.

In der Türkei kam es nach der ersten Jahreshälfte zu einem erheblichen wirtschaftlichen Einbruch. Südafrika wies in den ersten neun Monaten 2018 bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen eine im Vergleich zum Vorjahr reduzierte Steigerungsrate des BIP aus.

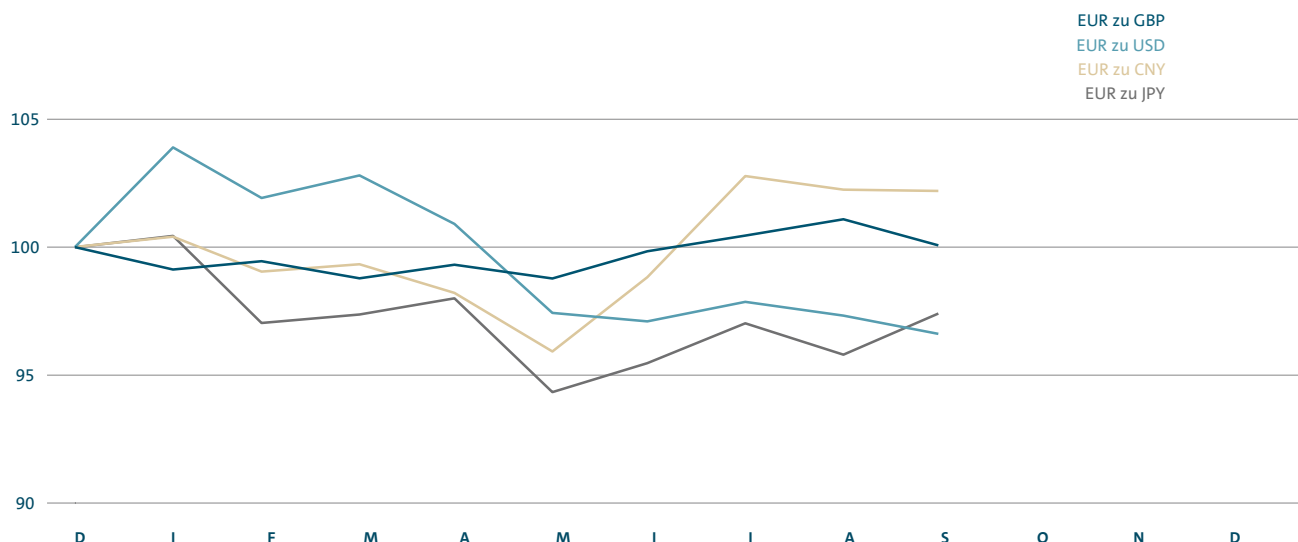
Das Wachstum der US-Wirtschaft stieg im Berichtszeitraum weiter an. Wesentliche Impulse kamen von der privaten Inlandsnachfrage. Die US-Zentralbank hob aufgrund der stabilen Lage am Arbeitsmarkt und der erwarteten Inflationsentwicklung den Leitzins sukzessive an. Sowohl in Kanada als auch in Mexiko ließ die Dynamik im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum nach.

Brasilien hat die konjunkturelle Talsohle hinter sich gelassen und das leichte Wirtschaftswachstum der Vorquartale fortgesetzt; die Lage in Südamerikas größter Volkswirtschaft blieb dennoch angespannt. Argentiniens wirtschaftliche Lage verschlechterte sich im Verlauf der ersten neun Monate des Jahres 2018 bei anhaltend hoher Inflation deutlich. Aufgrund der schwierigen Situation beantragte die Regierung Finanzhilfen beim Internationalen Währungsfonds.

Die chinesische Wirtschaft wuchs im Berichtszeitraum mit nahezu unverändert hoher Dynamik. Im Kontext handelspolitischer Auseinandersetzungen mit den USA reagierte die

DEVISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2017 BIS SEPTEMBER 2018

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2017 = 100



Regierung mit einer Ausdehnung staatlicher Stützungsmaßnahmen. Indien hob sich aufgrund seiner starken konjunkturellen Entwicklung von den meisten Schwellenländern ab, verzeichnete jedoch im Jahresverlauf eine nachlassende Wachstumsgeschwindigkeit auf hohem Niveau. Japan registrierte gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ein abgeschwächtes BIP-Wachstum.

ENTWICKLUNG DER PKW-MÄRKTE

Die weltweite Pkw-Nachfrage ist von Januar bis September 2018 gestiegen (+1,2%). Sie lag damit im neunten Jahr in Folge über dem vergleichbaren Vorjahreswert. Während in Westeuropa und Asien-Pazifik die Nachfrage nur leicht zunahm, verzeichneten die Regionen Zentral- und Osteuropa sowie Südamerika deutliche Zuwächse. Dagegen blieben die Verkäufe in Nordamerika leicht unter dem Vorjahreswert.

In Westeuropa lag die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum aufgrund der positiven Entwicklung im zweiten Quartal leicht über dem Vorjahresniveau. Die Umstellung auf das Testverfahren WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure) zum 1. September 2018 führte zu Vorzieheffekten in den Monaten Juli und August und zu signifikanten Rückgängen im September. Insgesamt verlangsamte sich das Wachstum im Vergleich zur Vorjahresperiode. In den größten Einzelmärkten entwickelten sich die Neuzulassungen uneinheitlich. Auf dem spanischen Markt führten vor allem attraktive Kaufanreize zu einer zweistelligen Zuwachsrate. In Frankreich begünstigten positive gesamtwirtschaftliche Faktoren einen Anstieg der Pkw-Verkäufe. Dagegen waren die Neuzulassungen in Italien aufgrund einer abnehmenden Privatanfrage – unter anderem beeinflusst durch die politische Unsicherheit während der Regierungsbildung – insgesamt leicht rückläufig. In Großbritannien wurde das hohe Niveau der Vorjahre deutlich verfehlt. Der ungewisse Ausgang der Austrittsverhandlungen zwischen der EU und Großbritannien belastete die Nachfrage. Der Anteil der neu zugelassenen Dieselfahrzeuge (Pkw) in Westeuropa sank im Zeitraum Januar bis September 2018 auf 36,8 (45,3)%.

In Deutschland übertraf die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in den ersten neun Monaten 2018 den Wert des Vorjahreszeitraums. Damit wurde der zweitbeste Wert seit 1999 erreicht. Neben der weiterhin guten konjunkturellen Lage haben Verkaufshilfen der Anbieter, insbesondere in Form eines Umweltbonus, das sehr hohe Niveau begünstigt. Die positive Entwicklung war ausschließlich auf den hohen Anstieg der privaten Zulassungen zurückzuführen.

In der Region Zentral- und Osteuropa stieg die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum gegenüber den ersten drei Quartalen 2017 weiter deutlich an. Die zentraleuropäischen EU-Märkte wiesen dabei positive Veränderungsraten auf. In Osteuropa nahm die Zahl der neu zugelassenen Pkw ebenfalls weiter zu. Dies hatte seine Ursache vor allem im hohen Zuwachs des russischen Marktes, der durch staatliche Absatzförderprogramme unterstützt wurde.

Der Pkw-Markt in der Türkei verzeichnete vor allem aufgrund der Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Situation einen erheblichen Nachfragerückgang. Auf dem

Pkw-Markt in Südafrika lag die Zahl der Neuzulassungen in den ersten neun Monaten 2018 nahezu auf dem schwachen Niveau des Vorjahres. Die veränderten politischen Rahmenbedingungen infolge des Präsidentschaftswechsels brachten kaum positive Impulse für die Inlandsverkäufe.

In Nordamerika gingen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahreswert leicht zurück. Die stabile Marktsituation auf hohem Niveau in den USA wurde durch die gute Beschäftigungslage und die höhere Kaufkraft der Konsumenten begünstigt. Die Verschiebung der Nachfrage von klassischen Pkw hin zu leichten Nutzfahrzeugen wie SUV- und Pickup-Modellen hielt im Berichtszeitraum an. Der kanadische Automobilmarkt verfehlte aufgrund der seit dem zweiten Quartal rückläufigen Verkaufszahlen den Höchststand des Vorjahres leicht. In Mexiko fiel die Zahl der verkauften Fahrzeuge deutlich unter den hohen Wert des vergleichbaren Vorjahreszeitraums.

Auf den Märkten der Region Südamerika legten die Neuzulassungen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in den ersten neun Monaten 2018 im Vergleich zum niedrigen Vorjahresniveau deutlich zu. In Brasilien setzte sich die im Jahresverlauf 2017 begonnene Erholung der Automobilnachfrage mit hohem Tempo fort. Die Zahl der Neuzulassungen lag allerdings noch merklich unter dem Rekordniveau aus 2012. In Argentinien wirkte sich die Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Situation seit Juni 2018 auch negativ auf die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus. Dies führte insgesamt zu einem leichten Rückgang im Vergleich zum Vorjahreszeitraum.

In der Region Asien-Pazifik nahm die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum weiter zu. Das Nachfragevolumen des chinesischen Pkw-Marktes lag von Januar bis September 2018 jedoch nur leicht über dem Vorjahreswert. Der Handelskonflikt zwischen China und den USA belastete unter anderem das Geschäfts- und Verbrauchervertrauen und führte im dritten Quartal zu einem deutlichen Marktrückgang. In Indien erreichten die Pkw-Verkäufe im Berichtszeitraum einen neuen Höchststand. Die in der ersten Jahreshälfte kräftige Ausweitung war insbesondere auf die Entlastung durch die zum 1. Juli 2017 eingeführte, landesweit einheitliche Waren- und Dienstleistungssteuer sowie attraktive Preis- und Finanzierungsangebote zurückzuführen. Der japanische Pkw-Markt blieb dagegen leicht unter dem vergleichbaren Vorjahresvolumen. Der Rückgang war unter anderem auf den nachlassenden Einführungseffekt neuer Modelle zurückzuführen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis September 2018 lag die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen leicht unter dem Vorjahresniveau.

Trotz des ungewissen Ausgangs der Austrittsverhandlungen zwischen der EU und Großbritannien lagen die Neuzulassungen in Westeuropa leicht über dem Niveau des Vorjahres. In Deutschland lag die Nachfrage im Berichtszeitraum ebenfalls über der Vergleichsperiode 2017.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa verzeichnete eine spürbare Steigerung gegenüber dem Vorjahr. In Russland waren die Zulassungen in den Monaten Januar bis September 2018 ebenfalls spürbar höher als im Vorjahr.

Für Nord- und Südamerika berichten wir über den „light vehicle market“ im Bereich der Pkw-Märkte. Darin sind sowohl Pkw als auch leichte Nutzfahrzeuge enthalten.

In der Region Asien-Pazifik sank die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr leicht. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres deutlich verfehlt. In Indien, Thailand und Indonesien wurde die Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr teilweise stark überschritten.

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag von Januar bis September 2018 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten über dem Wert der Vergleichsperiode.

Die Nachfrage in Westeuropa stieg leicht über das Niveau von 2017. In Deutschland, dem größten Markt Westeuropas, lagen die Neuzulassungen in den ersten neun Monaten 2018 ebenfalls leicht über dem Vorjahreswert. Während die Nachfrage in Großbritannien moderat zurückging, entwickelte sie sich in Italien, Frankreich und Spanien zum Teil deutlich positiv.

In der Region Zentral- und Osteuropa führte die positive wirtschaftliche Entwicklung zu einem deutlich höheren Zulassungsvolumen als im Vorjahr. Die Nachfrage in Russland verzeichnete infolge der fortgeführten Erholung der Wirtschaft und des Ersatzbeschaffungsbedarfs einen ebenfalls deutlichen Anstieg.

In Südamerika lag das Zulassungsvolumen stark über dem Wert der ersten neun Monate 2017. In Brasilien, dem größten Markt der Region, stieg die Lkw-Nachfrage infolge der konjunkturellen Erholung gegenüber dem niedrigen Wert der Vergleichsperiode sehr stark. Dagegen war in Argentinien ein spürbarer Rückgang des Zulassungsvolumens zu verzeichnen.

Die Nachfrage nach Bussen lag von Januar bis September 2018 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten über dem Niveau des Vorjahres. Hierzu trugen vor allem die Märkte in Brasilien sowie Zentral- und Osteuropa bei. Die Nachfrage in Westeuropa lag leicht über dem Vorjahresniveau.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Im Marinemarkt setzte sich in den ersten neun Monaten 2018 die zurückhaltende Bestelltätigkeit weiter fort und blieb damit auf Vorjahresniveau. Im Transportbereich war für Container und LNG-Frachter eine Erholung der Nachfrage

spürbar, bei Schüttgutfrachtern und Tankern war die Nachfrage rückläufig. Eine weiterhin stabile Nachfrage zeigte sich bei Kreuzfahrtschiffen, Passagierfähren, Fischerei-, Bagger- und Behördenschiffen. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten im Markt weiterhin Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung. Übergreifend für alle Segmente ist aufgrund des niedrigen Marktvolumens weiterhin ein deutlicher Wettbewerbsdruck und damit verbunden ein starker Preisverfall spürbar.

Der Markt für die Energieerzeugung zeigte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres leicht erholt. In allen Anwendungsbereichen, vor allem bei Gas, konnte eine höhere Nachfrage festgestellt werden. Dies belegt den Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken. Es besteht ein unverändert hoher Bedarf an Energielösungen, mit starker Tendenz hin zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit. Die Konjunktur in wichtigen Schwellenländern hat sich etwas erholt. Dennoch ist bei allen Projekten ein anhaltend starker Wettbewerbs- und Preisdruck zu erkennen, der die Ergebnisqualität der Aufträge belastet. Zudem führen die unverändert schwierigen Finanzierungsbedingungen auf der Kundenseite, insbesondere bei größeren Projekten, häufig zu Verzögerungen bei der Auftragsvergabe.

Der Markt für Turbomaschinen hat sich von Januar bis September 2018 im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessert. Die Nachfrage aus der Grundstoff-, Öl-, Gas- und Prozessindustrie nahm leicht zu, zeigte sich aber aufgrund politischer Unsicherheiten volatil. Die Stromerzeugung ist teilweise durch Überkapazitäten geprägt, jedoch zeichnet sich vor allem in den Regionen mit geringer Elektrifizierung eine leichte Erholung ab. Der Wettbewerbs- und Preisdruck hat sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zwar etwas verringert, blieb aber wegen der niedrigen Nachfrage und der Volatilität des Marktes insgesamt hoch.

Der After-Sales-Markt für Dieselmotoren in der Marine- und Kraftwerkssparte hat sich insgesamt positiv entwickelt und profitierte von einem weiter steigenden Interesse an langlaufenden Wartungsverträgen und Nachrüstungs-lösungen. Im Bereich Turbomaschinen war der After-Sales-Markt weiterhin schwach und von Preis- und Effizienzdruck geprägt. Eine Erholung fand nur langsam statt.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

In den ersten neun Monaten 2018 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt, was insbesondere auf die positive Entwicklung des Pkw-Gesamtmärktes sowie die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war.

Der europäische Markt profitierte vom gestiegenen Fahrzeugabsatz. In nahezu allen Ländern wurden höhere Vertragszuwächse bei Finanzierung und Leasing generiert. Das Gebrauchtwagengeschäft legte vor allem in West- und Zentraleuropa zu. Auch After-Sales-Produkte wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträge sowie insbesondere automobilbezogene Versicherungen wurden in den ersten neun Monaten des Jahres 2018 stark nachgefragt.

In Deutschland blieb der Anteil kreditfinanzierter oder geleaster Neufahrzeuge im Berichtszeitraum stabil auf hohem Niveau. After-Sales-Produkte wurden verstärkt nachgefragt, auch der Bedarf nach integrierten Mobilitätslösungen im Geschäftskundensegment stieg weiter an.

In Südafrika blieb die Nachfrage nach Finanzierungs- und Versicherungsprodukten konstant.

Auf dem US-amerikanischen Markt und in Mexiko wurden Finanzdienstleistungen rund um das Automobil auch im Zeitraum Januar bis September 2018 auf hohem Niveau nachgefragt.

Auf dem brasilianischen Markt setzte sich die im Jahresverlauf 2017 begonnene Erholung der Automobilnachfrage mit hohem Tempo fort. Das Verbraucherkreditgeschäft und das landesspezifische Finanzdienstleistungsprodukt Consorcio – eine Kombination aus Sparplan und Lotterie – sind im Berichtszeitraum gewachsen. In Argentinien hat die jüngste Wirtschaftskrise den zuletzt positiven Trend gestoppt. Stark gestiegene Zinsen stellen eine Herausforderung für den Vertrieb von Finanzierungs- und Leasingprodukten dar.

In der Region Asien-Pazifik hat sich die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen in den ersten neun Monaten 2018 uneinheitlich entwickelt. In China erhöhte sich der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Trotz zunehmender Zulassungsbeschränkungen in Ballungsgebieten besteht dort insbesondere im Binnenland ein beträchtliches Potenzial, um Neukunden für automobilbezogene Finanzdienstleistungen zu gewinnen. Auf dem indischen Markt stieg die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen. In Japan hingegen schwächte sie sich leicht ab.

Auch im Nutzfahrzeugsbereich entwickelte sich die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen regional unterschiedlich. In China und insbesondere in Westeuropa setzte sich die positive Entwicklung des Jahres 2017 fort. Das Lkw- und Busgeschäft sowie der dazugehörige Finanzdienstleistungsmarkt in Brasilien haben sich stabilisiert.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Im Zeitraum Januar bis September 2018 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 8.130.250 Fahrzeuge an Kunden aus. Gegenüber der gleichen Periode des Vorjahres waren das 4,2%

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

	2018	2017	%
Pkw	7.592.480	7.294.101	+4,1
Nutzfahrzeuge	537.770	512.185	+5,0
Gesamt	8.130.250	7.806.286	+4,2

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

beziehungsweise 323.964 Einheiten mehr. Der Konzern erreichte damit gleichzeitig einen neuen Bestwert für die ersten neun Monate eines Jahres. Die Grafik auf Seite 12 zeigt die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen nach Einzelmonaten gegenüber dem Vorjahr. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen von Pkw sowie auf die Auslieferungen von Nutzfahrzeugen getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN VON PKW WELTWEIT

Die weltweite Nachfrage nach Pkw aus dem Volkswagen Konzern stieg im Berichtszeitraum bei einem leicht wachsenden Gesamtmarkt gegenüber dem Vorjahr um 4,1% auf 7.592.480 Fahrzeuge. Im dritten Quartal 2018 konnten hohe Steigerungsraten in den Monaten Juli und August die erwarteten Rückgänge aufgrund der Umstellung auf das Testverfahren WLTP im September nahezu kompensieren. Besonders erfreulich entwickelten sich die Marken ŠKODA (+7,8%) und SEAT (+17,1%), und auch Volkswagen Pkw, Audi, Porsche, Lamborghini sowie Bugatti steigerten ihre Auslieferungszahlen. In den Regionen Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Südamerika und Asien-Pazifik übertraf die Nachfrage nach Pkw aus dem Volkswagen Konzern den jeweiligen Vorjahreswert teilweise deutlich. In Nordamerika lag die Zahl der verkauften Fahrzeuge etwa auf dem Niveau des Vorjahres. Die größte absolute Steigerung verzeichneten wir in der Region Asien-Pazifik.

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

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

Auf einem leicht wachsenden Gesamtmarkt in Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern von Januar bis September dieses Jahres 2.489.744 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 3,0% mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Belastende Einflüsse aus dem infolge der Dieseldiskussion noch nicht vollständig wiederhergestellten Kundenvertrauen und der Verunsicherung der Kunden aufgrund der öffentlichen Diskussion um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge sowie insbesondere die erwarteten Rückgänge aufgrund der WLTP-Umstellung im September konnten mehr als ausgeglichen werden. Erfreuliche Zuwächse verzeichneten die Modelle Audi Q5, ŠKODA Kodiaq, Porsche 911 und Porsche Cayenne. Zudem waren die neuen Modelle Polo, T-Roc, Tiguan Allspace und Arteon der Marke Volkswagen Pkw, Karoq der Marke ŠKODA sowie Arona der Marke SEAT sehr beliebt. Der Touareg der Marke Volkswagen Pkw, der Audi A6 und der Audi Q8 sowie der ŠKODA Fabia wurden erfolgreich in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa erhöhte sich auf 22,2 (21,8)%.

In Deutschland stieg die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 3,4%. In der gleichen Periode wuchs der Gesamtmarkt um 2,4%. Zu den beliebtesten Konzernmodellen zählten Passat Variant, Tiguan und Audi A4 Avant. Auch

die neuen Modelle Polo, T-Roc, Tiguan Allspace und Arteon der Marke Volkswagen Pkw, Karoq der Marke ŠKODA sowie Arona der Marke SEAT waren bei den Kunden sehr gefragt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: up!, Polo, Golf, Tiguan, Touran, Passat und Porsche 911. Der Golf war auch in den ersten neun Monaten 2018 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Auf den weiterhin deutlich wachsenden Pkw-Märkten der Region Zentral- und Osteuropa lieferten wir in den ersten drei Quartalen dieses Jahres 9,2% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als 2017. Während in Russland und Polen die Nachfrage nach Konzernmodellen teilweise kräftig anstieg, ging die Zahl der

Auslieferungen in Tschechien zurück. Die Modelle Polo, Tiguan sowie die ŠKODA Modelle Fabia, Rapid und Octavia wiesen die größte Nachfrage auf. Ebenfalls sehr beliebt waren die neuen Modelle T-Roc, ŠKODA Karoq und SEAT Arona. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 21,2 (22,3)%.

In der Türkei lieferten wir auf einem erheblich schwächeren Pkw-Markt 31,5% weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Auf einem nahezu auf dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt in Südafrika war die Zahl der verkauften Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern in der Berichtsperiode stabil. Der Polo war weiterhin das am meisten verkaufte Konzernmodell in Südafrika.

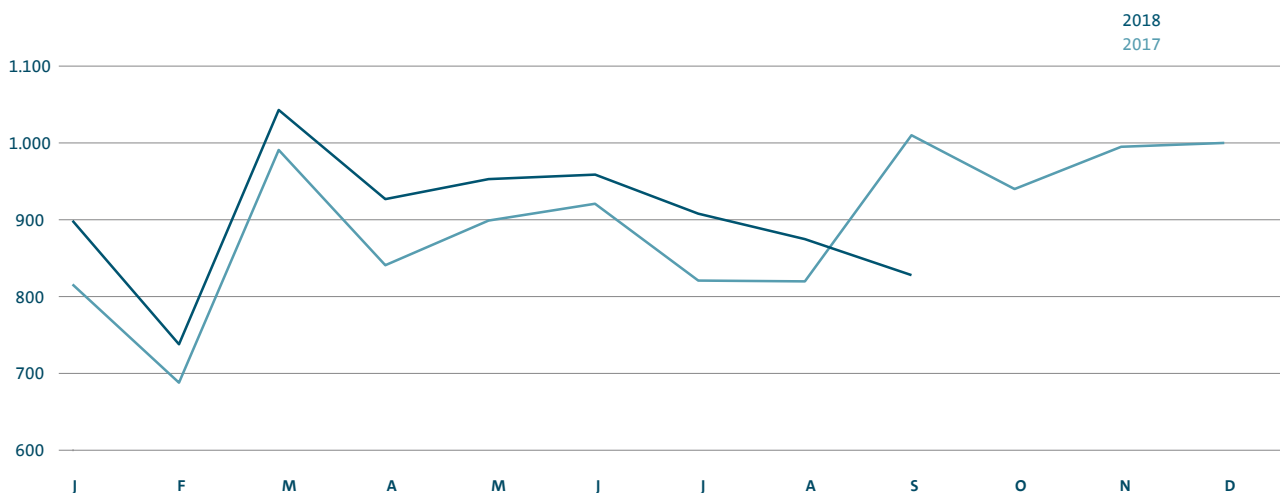
AUSLIEFERUNGEN VON PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2018	2017	(%)
Europa/Übrige Märkte	3.255.454	3.148.381	+ 3,4
Westeuropa	2.489.744	2.416.361	+ 3,0
davon: Deutschland	887.112	857.912	+ 3,4
Großbritannien	398.633	422.143	- 5,6
Spanien	232.740	207.797	+ 12,0
Italien	211.039	197.704	+ 6,7
Frankreich	195.899	189.326	+ 3,5
Zentral- und Osteuropa	535.086	489.907	+ 9,2
davon: Russland	147.364	122.771	+ 20,0
Polen	113.577	105.296	+ 7,9
Tschechische Republik	103.783	109.509	- 5,2
Übrige Märkte	230.624	242.113	- 4,7
davon: Türkei	70.918	103.533	- 31,5
Südafrika	61.177	61.351	- 0,3
Nordamerika	705.392	708.785	- 0,5
davon: USA	478.583	457.035	+ 4,7
Mexiko	136.603	164.581	- 17,0
Kanada	90.206	87.169	+ 3,5
Südamerika	367.023	334.021	+ 9,9
davon: Brasilien	244.683	199.826	+ 22,4
Argentinien	82.919	99.353	- 16,5
Asien-Pazifik	3.264.611	3.102.914	+ 5,2
davon: China	3.032.298	2.887.111	+ 5,0
Japan	65.009	63.516	+ 2,4
Indien	45.500	54.231	- 16,1
Weltweit	7.592.480	7.294.101	+ 4,1
Volkswagen Pkw	4.622.846	4.490.902	+ 2,9
Audi	1.407.718	1.380.463	+ 2,0
ŠKODA	939.064	871.082	+ 7,8
SEAT	415.577	354.894	+ 17,1
Bentley	7.107	7.890	- 9,9
Lamborghini	3.554	2.930	+ 21,3
Porsche	196.562	185.898	+ 5,7
Bugatti	52	42	+ 23,8

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

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Auslieferungen in Nordamerika

Auf einem leicht schwächeren Gesamtmarkt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Nordamerika ging die Nachfrage nach Modellen aus dem Volkswagen Konzern von Januar bis September 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 0,5% zurück. Der Konzern erreichte in dieser Region einen Marktanteil von 4,6 (4,6)%. Der Jetta wurde erfolgreich in den Markt eingeführt. Daneben war der Tiguan Allspace das am meisten gefragte Konzernmodell in Nordamerika.

In den ersten drei Quartalen dieses Jahres lieferte der Volkswagen Konzern auf dem US-amerikanischen Markt 4,7% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als ein Jahr zuvor. Der Gesamtmarkt zeigte sich im gleichen Zeitraum stabil. Weiterhin wurden mehr Modelle aus den SUV- und Pickup-Segmenten nachgefragt als klassische Pkw. Die größten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten Audi Q5 und Porsche Macan. Zudem waren die neuen SUV Tiguan Allspace und Atlas der Marke Volkswagen Pkw sowie der Audi A5 Sportback bei den Kunden sehr beliebt.

In Kanada stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahreswert um 3,5%. Der Gesamtmarkt ging währenddessen leicht zurück. Besonders beliebt waren die Modelle Golf Limousine und Audi Q5 sowie die neuen SUV der Marke Volkswagen Pkw Tiguan Allspace und Atlas.

Von Januar bis September 2018 lieferten wir auf einem deutlich rückläufigen Gesamtmarkt in Mexiko weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum (-17,0%). Die größte Nachfrage verzeichneten die Modelle Vento, Jetta und Tiguan Allspace.

Auslieferungen in Südamerika

Auf den südamerikanischen Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge setzte sich der positive Trend in den ersten

neun Monaten 2018 fort. In diesem Zeitraum stieg dort die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns übergebenen Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr um 9,9%. Der Jetta und der Touareg wurden erfolgreich in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika lag bei 11,8 (11,6)%.

Der Volkswagen Konzern profitierte von der anhaltenden Erholung des brasilianischen Marktes und steigerte dort im Berichtszeitraum die Zahl der Verkäufe an Kunden im Vorjahresvergleich um 22,4%. Dies war vor allem auf den Markterfolg der neuen Modelle Polo, Virtus und Tiguan Allspace zurückzuführen. Aber auch die Nachfrage nach den Modellen Suran und Amarok entwickelte sich sehr erfreulich.

Auf einem insgesamt leicht schwächeren Gesamtmarkt in Argentinien sank die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge in den ersten drei Quartalen 2018 unter den Vorjahreswert (-16,5%). Die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen verzeichneten der Gol und der Amarok. Die neuen Modelle Polo, Virtus und Tiguan Allspace wurden von den Kunden ebenfalls gut angenommen.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Der Gesamtmarkt in der Region Asien-Pazifik verzeichnete im Berichtszeitraum ein leichtes Wachstum. Mit einem Anstieg von 5,2% übergab der Volkswagen Konzern dort mehr Fahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region erhöhte sich auf 12,3 (11,8)%.

In China lag die Zahl der verkauften Konzernmodelle von Januar bis September 2018 um 5,0% über dem Vorjahreswert. Der Pkw-Gesamtmarkt verzeichnete im gleichen Zeitraum ein nur leichtes Wachstum. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernmodellen erreichten Sagitar, Santana, Magotan, Audi A4 und Porsche Panamera. Sehr gefragt waren

zudem die neuen Modelle Bora, Lavida, Lamando, Phideon und ŠKODA Octavia Combi sowie die neuen SUV Teramont, Tiguan Allspace, Audi Q5, ŠKODA Karoq und ŠKODA Kodiaq. Die Modelle T-Roc, Gran Lavida, Touareg und ŠKODA Kamiq wurden erfolgreich in den Markt eingeführt.

Auf dem indischen Pkw-Markt erhöhte sich die Nachfrage in den ersten neun Monaten 2018 merklich. Der Volkswagen Konzern verzeichnete dort einen Rückgang seiner Verkäufe an Kunden um 16,1% gegenüber dem Vorjahreswert. Der Polo war das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns in Indien.

In Japan übergaben wir im Berichtszeitraum 2,4% mehr Pkw an Kunden als im Vorjahr, während die Nachfrage auf dem Gesamtmarkt leicht zurückging. Die Modelle Golf und Audi Q2 verzeichneten erfreuliche Nachfragezuwächse.

AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN

Im den ersten neun Monaten 2018 übergab der Volkswagen Konzern weltweit insgesamt 537.770 Nutzfahrzeuge an Kunden (+5,0%). Davon entfielen 145.068 (+11,6%) Einheiten auf Lkw und 16.393 (+22,1%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen von leichten Nutzfahrzeugen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 2,0% auf 376.309 Fahrzeuge.

In Westeuropa erhöhten sich die Verkäufe um 3,7% auf insgesamt 328.874 Einheiten; davon entfielen 257.684 auf leichte Nutzfahrzeuge, 67.324 auf Lkw und 3.866 auf Busse. Am stärksten nachgefragt wurden auf den westeuropäischen Märkten die Konzernmodelle Transporter und Caddy.

Im Zeitraum von Januar bis September 2018 lagen die Auslieferungen auf den Märkten der Region Zentral- und Osteuropa bei 58.360 Fahrzeugen (+11,1%); darunter waren

30.956 leichte Nutzfahrzeuge, 26.283 Lkw und 1.121 Busse. Der Transporter und der Caddy waren die Konzernmodelle mit der größten Nachfrage. In Russland, dem größten Markt der Region, stiegen die Verkäufe infolge der konjunkturellen Erholung gegenüber dem Vorjahr um 15,8% auf 13.718 Einheiten.

Auf den Übrigen Märkten, insbesondere in der Türkei, sanken die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 8,6% auf insgesamt 41.228 Fahrzeuge; davon entfielen 27.712 auf leichte Nutzfahrzeuge, 10.540 auf Lkw und 2.976 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken auf 7.903 Fahrzeuge (-20,6%) und wurden nahezu ausschließlich in Mexiko an Kunden übergeben; darunter waren 5.468 leichte Nutzfahrzeuge, 762 Lkw und 1.673 Busse.

Die Auslieferungen in Südamerika stiegen auf insgesamt 69.432 Einheiten (+24,6%); davon entfielen 34.617 auf leichte Nutzfahrzeuge, 29.625 auf Lkw und 5.190 auf Busse. Der Amarok erfreute sich besonderer Beliebtheit. Nachdem sich das wirtschaftliche Klima in Brasilien weiter aufhellte, konnten wir hier unsere Verkäufe um 56,1% steigern. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 12.786 leichte Nutzfahrzeuge, 23.407 Lkw und 3.707 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 31.973 Fahrzeuge: 19.872 leichte Nutzfahrzeuge, 10.534 Lkw und 1.567 Busse – das waren insgesamt 0,3% mehr als im Vorjahr. Die beliebtesten Konzernmodelle waren dort der Transporter und der Amarok. In China verringerten sich die Verkäufe um 5,2% auf 7.519 Einheiten, davon entfielen 4.204 Fahrzeuge auf leichte Nutzfahrzeuge, 3.013 auf Lkw und 302 auf Busse.

AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2018	2017	(%)
Europa/Übrige Märkte	428.462	414.623	+ 3,3
Westeuropa	328.874	316.997	+ 3,7
Zentral- und Osteuropa	58.360	52.538	+ 11,1
Übrige Märkte	41.228	45.088	- 8,6
Nordamerika	7.903	9.948	- 20,6
Südamerika	69.432	55.725	+ 24,6
davon: Brasilien	39.900	25.565	+ 56,1
Asien-Pazifik	31.973	31.889	+ 0,3
davon: China	7.519	7.929	- 5,2
Weltweit	537.770	512.185	+ 5,0
Volkswagen Nutzfahrzeuge	371.442	367.884	+ 1,0
Scania	68.639	63.959	+ 7,3
MAN	97.689	80.342	+ 21,6

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

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 2018 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über zwei Drittel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

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

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Zeitraum Januar bis September 2018 weiterhin sehr beliebt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft lag mit weltweit 5,8 (5,4) Mio. Kontrakten über dem Vergleichswert 2017. Der Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) belief sich in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen im Berichtszeitraum auf 34,0 (33,8)%. Am 30. September 2018 übertraf der Gesamtvertragsbestand mit 19,4 Mio. Einheiten den Stand vom 31. Dezember 2017 um 5,5%.

In Europa/Übrige Märkte legte die Zahl der unterzeichneten Neuverträge in den ersten neun Monaten 2018 um 6,3% auf 4,3 Mio. Einheiten zu. Der Gesamtvertragsbestand zum 30. September 2018 war mit 14,1 Mio. Kontrakten um 5,2% höher als am Jahresende 2017; davon entfielen 6,7 Mio. Verträge (+5,3%) auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

In Nordamerika lag der Vertragsbestand am Ende des Berichtszeitraums mit 2,8 (2,7) Mio. Kontrakten über dem Niveau vom 31. Dezember 2017. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,8 (1,8) Mio. Verträge. Im Vergleich zum Vorjahr nahm die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge um 7,2% auf 694 Tsd. Kontrakte zu.

Von Januar bis September dieses Jahres wurden in Südamerika 169 (148) Tsd. neue Kontrakte abgeschlossen. Der Gesamtvertragsbestand war Ende September mit 487 Tsd. Einheiten um 9,4% niedriger als am 31. Dezember 2017.

Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik stiegen die neuen Vertragsabschlüsse im Vergleich zum Vorjahr um 8,2% auf 631 Tsd. Einheiten. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 30. September 2018 auf 2,0 Mio. Kontrakte; das waren 12,4% mehr als am Jahresende 2017. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,6 Mio. Verträge (+6,1%).

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

In den ersten neun Monaten 2018 stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation um 2,7% auf 8.123.044 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Grund dafür war insbesondere die höhere Nachfrage in Zentral- und Osteuropa, China und Brasilien. Der Auslandsabsatz erhöhte sich im Berichtszeitraum um 3,3%. Im Inland sank der Absatz bedingt durch die im dritten Quartal erfolgte Umstellung auf das Testverfahren WLTP gegenüber dem Vorjahreswert um 2,3%. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz verringerte sich auf 11,6 (12,2)%.

PRODUKTION

Von Januar bis September 2018 stieg die Fertigung des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 1,7% auf insgesamt 8.178.747 Fahrzeuge. Im Inland lag die Produktion bei 1.714.429 Einheiten, der Rückgang von 12,6% war im Wesentlichen WLTP-bedingt. Die Inlandsquote sank auf 21,0 (24,4)%.

LAGERBESTÄNDE

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am 30. September 2018 über dem Stand zum Jahresende 2017 und unter dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

BELEGSCHAFT

Am 30. September 2018 beschäftigte der Volkswagen Konzern 632.312 aktive Mitarbeiter; weitere 8.959 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich standen 19.356 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende der ersten neun Monate 2018 erhöhte sich die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum 31. Dezember 2017 um 2,9% auf 660.627 Mitarbeiter. Dazu trugen im Wesentlichen der volumenbedingte Aufbau, die Einstellung von Fachkräften im In- und Ausland sowie der Personalanstieg in unseren neuen Werken in China bei. Im Inland waren 292.585 Arbeitnehmer beschäftigt, ein Anstieg von 1,8% gegenüber dem Stand vom Jahresende 2017. Die Inlandsquote verringerte sich jedoch auf 44,3 (44,8)%.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

ANWENDUNG NEUER RECHNUNGSLEGUNGSSTANDARDS

Zum 1. Januar 2018 trat die Pflicht zur Anwendung des IFRS 9 „Finanzinstrumente“ und des IFRS 15 „Umsatzerlöse aus Kundenverträgen“ in Kraft.

IFRS 9 ändert die Bilanzierungsvorschriften für die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, für Wertberichtigungen von finanziellen Vermögenswerten und für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen. Teile der bisher im Finanzergebnis erfassten Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten werden nun direkt in den Umsatzerlösen und im Sonstigen betrieblichen Ergebnis berücksichtigt. Daraus ergibt sich ein stärkerer Einfluss auf das Operative Ergebnis.

IFRS 15 fasst die Bilanzierungsvorschriften zur Umsatzrealisierung neu. In diesem Zusammenhang wurde auch der Ausweis der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden angepasst und eine Zuordnung zu denjenigen Funktionsbereichen vorgenommen, über die sie gebildet wurden.

Zudem waren Aufwendungen für einzelne Vertriebsprogramme umzugliedern.

Die oben beschriebenen Sachverhalte führten unter anderem zu Anpassungen der Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Kosten der Umsatzerlöse, die Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie das Sonstige betriebliche Ergebnis waren im Zusammenhang mit dem geänderten Ausweis aus der Auflösung von Rückstellungen anzupassen; aufgrund der Umgliederung von Aufwendungen für einzelne Vertriebsprogramme verringerten sich die Umsatzerlöse und Vertriebskosten. Das Operative Ergebnis blieb unverändert. Durch IFRS 9 wurden das Finanzergebnis und in der Folge auch das Ergebnis vor Steuern, die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sowie das Ergebnis nach Steuern geringfügig angepasst.

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 Berichtszeitraum ergaben sich im Operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von –2,4 (–2,6) Mrd.€ im Bereich Pkw. Sie resultierten im Wesentlichen aus den rechtskräftigen Bußgeldbescheiden der Staatsanwaltschaft Braunschweig (1,0 Mrd.€) und der Staatsanwaltschaft München II (0,8 Mrd.€) sowie aus höheren Rechtsverteidigungskosten.

ABFINDUNG AN DIE MINDERHEITSAKTIONÄRE DER MAN SE

Im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung und des Ausgleichsanspruchs an die Minderheitsaktionäre der MAN SE hat das Oberlandesgericht München Ende Juni 2018 rechtskräftig entschieden, dass der jährliche Ausgleichsanspruch je Aktie anzuheben ist. Die in erster Instanz vom Landgericht München I erhöhte Abfindung je Aktie wurde bestätigt. Aus der hieraus durchzuführenden Neubewertung der Andienungs- und Ausgleichsrechte ergab sich im Zeitraum von Januar bis Juni 2018 ein Aufwand im Übrigen Finanzergebnis von 0,4 Mrd.€.

Im August 2018 wurde der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE außerordentlich zum 1. Januar 2019 gekündigt. Aus der hieraus resultierenden Anpassung der Berechnung ergab sich im Übrigen Finanzergebnis ein Ertrag von 0,4 Mrd.€. Außerdem sind im dritten Quartal 2018 für Ausgleichszahlungen und den Erwerb angelegter Aktien Mittel in Höhe von 0,3 Mrd.€ abgeflossen.

Die in der Bilanz ausgewiesene Position „Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ reduzierte sich entsprechend.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Von Januar bis September 2018 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 174,6 Mrd.€ und übertraf damit den Vorjahreswert um 2,7%. Positiv wirkten insbesondere Volumen- und Mixeffekte sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen, denen eine negative Wechselkursentwicklung entgegenstand. Die Effekte aus der Anwendung der neuen internationalen Rechnungslegungsstandards wirkten insgesamt umsatz erhöhend. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse belief sich auf 81,0 (80,2)%.

Das Bruttoergebnis lag mit 35,0 Mrd.€ um 2,4 Mrd.€ über dem Vorjahreswert. Die Bruttomarge belief sich auf 20,1 (19,2)%. Bereinigt um im Vorjahr hier erfasste Sondereinflüsse lag das Bruttoergebnis um 0,3 Mrd.€ über Vorjahr. Die Bruttomarge vor Sondereinflüssen hatte im Vorjahreszeitraum 20,4% betragen.

Mit 13,3 (13,2) Mrd.€ lag das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen in den ersten drei Quartalen 2018 auf dem Niveau des Vorjahres. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen war mit 7,6 (7,8)% leicht rückläufig. Einen positiven Einfluss hatten insbesondere Volumenverbesserungen, während die seit Jahresbeginn hier zu erfassende Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten und eine geringere Aktivierungsquote von

Entwicklungskosten negativ wirkten. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik belasteten das Operative Ergebnis in Höhe von –2,4 (–2,6) Mrd. €. Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns lag mit 10,9 Mrd. € um 0,2 Mrd. € über dem Vorjahreswert. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 6,2 (6,3)%.

Das Finanzergebnis war mit 1,6 Mrd. € um 2,0 Mrd. € über dem Wert des Vorjahres. Geringere Aufwendungen aus der stichtagsbezogenen Bewertung derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung des Finanzierungsgeschäfts, niedrigere Zinsaufwendungen und währungsbezogene Bewertungseffekte hatten einen positiven Einfluss, die Neubewertung der Andienungs- und Ausgleichsrechte im Zusammenhang mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE wirkte insgesamt belastend. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen nahm zu, wobei die Ergebnisse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen höher ausfielen als ein Jahr zuvor. Der Vorjahreszeitraum war durch die Neubewertung der Anteile an HERE infolge der Beteiligung weiterer Investoren positiv beeinflusst.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns verbesserte sich gegenüber Vorjahr um 2,2 Mrd. € auf 12,5 Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern nahm um 1,8 Mrd. € auf 9,4 Mrd. € zu.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile beliefen sich in den ersten drei Quartalen 2018 auf 148,4 Mrd. €; das waren 2,5% mehr als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Volumen- und Mixverbesserungen. Die negative Wechselkursentwicklung hatte einen gegenläufigen Einfluss. Das dritte Quartal 2018 war durch die Umstellung auf das Testverfahren WLTP belastet. Die Umsatzerlöse in den Bereichen Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering konnten die jeweiligen Vorjahreswerte übertreffen. 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 vor allem volumenbedingt sowie aufgrund höherer ergebniswirksam verrechneter Forschungs- und Entwicklungskosten zu. Ihr Anteil an den Umsatzerlösen war ohne Berücksichtigung der im Vorjahr hier erfassten Sondereinflüsse leicht höher. Der Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F & E-Quote) – belief sich im Berichtszeitraum auf 6,6 (6,8)%.

In den ersten neun Monaten nahmen sowohl die Vertriebskosten als auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen gegenüber Vorjahr leicht ab. Der Rückgang resultierte aus vorzunehmenden Umgliederungen von Aufwendungen in die

Umsatzerlöse infolge des neuen IFRS 15, aus dem Verkauf der PGA-Gruppe im Juni 2017 sowie aus Wechselkursinflüssen. Die Verwaltungskosten nahmen zu, ihr Anteil an den Umsatzerlösen blieb dabei jedoch unverändert. Das Sonstige betriebliche Ergebnis verringerte sich um 2,2 Mrd. € auf –2,5 Mrd. €. Vor allem höhere in dieser Position erfasste Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik, die seit Jahresbeginn hier erfasste Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting und die negative Wechselkursentwicklung wirkten belastend.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile lag in den ersten drei Quartalen 2018 mit 8,8 (8,7) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Dem gestiegenen Volumen standen insbesondere die im Berichtszeitraum erfassten Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik, höhere ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten (vor allem geringere Aktivierungen von Vorleistungen) und die seit Jahresbeginn hier erfasste Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten entgegen. Die operative Umsatzrendite lag bei 6,0 (6,0)%. Ohne Berücksichtigung der Sondereinflüsse war das Operative Ergebnis des Automobilbereichs mit 11,3 (11,3) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen ging auf 7,6 (7,8)% zurück. Da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden, profitieren wir im Operativen Ergebnis von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzeinnahmen.

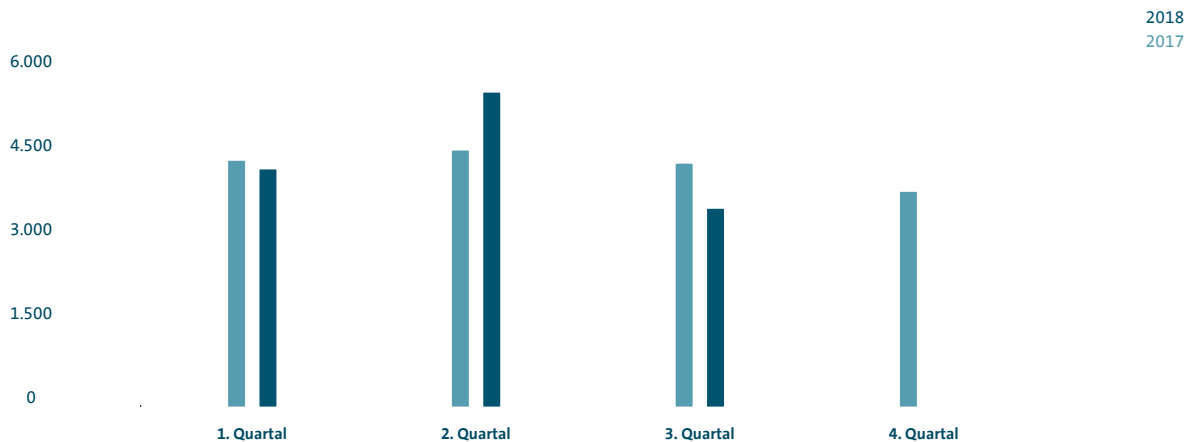
ERTRAGSLAGE IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFahrZEUGE UND POWER ENGINEERING VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	2018	2017
Pkw		
Umsatzerlöse ¹	119.646	116.642
Operatives Ergebnis	7.393	7.308
Operative Umsatzrendite (in %) ¹	6,2	6,3
Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	26.289	25.757
Operatives Ergebnis	1.486	1.484
Operative Umsatzrendite (in %)	5,7	5,8
Power Engineering		
Umsatzerlöse	2.489	2.355
Operatives Ergebnis	–46	–75
Operative Umsatzrendite (in %)	–1,9	–3,2

¹ Das Vorjahr wurde angepasst.

OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €

**Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen**

In den ersten neun Monaten erzielte der Konzernbereich Finanzdienstleistungen Umsatzerlöse in Höhe von 26,2 Mrd.€; der Anstieg um 3,3% im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf das gestiegene Geschäftsvolumen zurückzuführen.

Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen proportional um 0,7 Mrd.€ auf 21,2 Mrd.€ zu. Die Vertriebskosten stiegen leicht, ihr Anteil an den Umsatzerlösen blieb dabei unverändert. Die Verwaltungskosten und auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen erhöhten sich deutlich. Im Vergleich zum Vorjahr führten insbesondere das Volumenwachstum sowie gestiegene IT-Kosten zu höheren Aufwendungen.

Im Berichtszeitraum erwirtschaftete der Finanzdienstleistungsbereich ein um 6,2% über dem Vorjahr liegendes Operatives Ergebnis von 2,0 Mrd.€. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 7,8 (7,6)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

Mit 27,4 Mrd.€ übertraf der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns im Zeitraum Januar bis September 2018 den Vorjahreswert um 2,5 Mrd.€. Die Veränderung im Working Capital um 6,3 Mrd.€ auf -18,3 (-24,6) Mrd.€ spiegelt im Wesentlichen die im Berichtszeitraum deutlich geringeren Mittelabflüsse aus der Dieselthematik wider. In der Folge erhöhte sich der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft auf 9,1 (0,3) Mrd.€. Von den in den ersten neun Monaten 2018 als Sondereinflüsse erfassten Geldbußen im Zusammenhang mit der Dieselthematik führte die Zahlung aus dem Ordnungswidrigkeitenverfahren der Staatsanwaltschaft Braunschweig bereits zu einem Mittelabfluss.

Mit 11,8 Mrd.€ fiel die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum um 0,5 Mrd.€ höher aus als im Vorjahr.

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit belief sich auf 11,3 (11,9) Mrd.€. Die Finanzierungstätigkeit beinhaltet im Wesentlichen die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG, die Begebung einer Hybridanleihe im Juni sowie die Rückzahlung der im dritten Quartal 2018 gekündigten Hybridanleihe sowie die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden.

Am Ende des dritten Quartals 2018 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 24,8 (21,0) Mrd.€.

Am 30. September 2018 belief sich die Netto-Liquidität des Konzerns auf -123,5 Mrd.€, am Jahresende 2017 waren es -119,1 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Der Konzernbereich Automobile erzielte in den ersten drei Quartalen 2018 einen Brutto-Cash-flow von 20,1 Mrd.€, der den Vergleichswert des Vorjahres um 2,0 Mrd.€ übertraf. Der guten Ergebnisentwicklung standen die im Berichtszeitraum erfassten Sondereinflüsse, die zu einem großen Teil bereits auszahlungswirksam waren, sowie im Vorjahresvergleich geringere Dividenden der chinesischen Joint Ventures entgegen. Die Veränderung des Working Capital war mit -5,2 Mrd.€ vor allem aufgrund deutlich geringerer Mittelabflüsse aus der Dieselthematik um 4,9 Mrd.€ weniger belastet als ein Jahr zuvor. In der Folge verbesserte sich der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft um 6,9 Mrd.€ auf 14,9 Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Konzernbereichs Automobile nahm im Zeitraum Januar bis September 2018 um 0,5 Mrd.€ auf 11,4 Mrd.€ zu. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten)

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

Mio. €	2018	2017
Pkw		
Brutto-Cash-flow	17.000	15.120
Veränderung Working Capital	-3.216	-8.682
Cash-flow laufendes Geschäft	13.783	6.438
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-9.909	-9.404
Netto-Cash-flow	3.874	-2.966
Nutzfahrzeuge		
Brutto-Cash-flow	2.858	2.819
Veränderung Working Capital	-1.686	-1.209
Cash-flow laufendes Geschäft	1.171	1.610
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-1.435	-1.466
Netto-Cash-flow	-264	143
Power Engineering		
Brutto-Cash-flow	247	163
Veränderung Working Capital	-270	-171
Cash-flow laufendes Geschäft	-23	-7
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-97	-118
Netto-Cash-flow	-120	-125

lagen mit 7,9 (7,1) Mrd.€ über dem Wert der ersten neun Monate 2017. Die Sachinvestitionsquote erhöhte sich auf 5,3 (4,9)%. Wir investierten vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen, sowie in die ökologische Ausrichtung der Modellpalette, die Elektrifizierung des Antriebsstrangs und die modularen Baukästen.

Mit 3,5 Mrd.€ gingen die aktivierten Entwicklungskosten um 0,7 Mrd.€ zurück. In der Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ standen im Wesentlichen die Investition in das neu gegründete Joint Venture mit Anhui Jianghuai Automobile (JAC) und der Erwerb weiterer Anteile an Quantum Scape der teilweisen Veräußerung von Anteilen an der There Holding gegenüber. Im Vorjahr waren der Erwerb der Anteile an Navistar sowie die teilweise Veräußerung der PGA Group enthalten.

Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile in Höhe von 3,5 Mrd.€ fiel im Wesentlichen aufgrund deutlich geringerer Mittelabflüsse aus der Dieselthematik um 6,4 Mrd.€ höher aus als im Vorjahreszeitraum.

In der Finanzierungstätigkeit flossen im Zeitraum Januar bis September 2018 Mittel in Höhe von -2,5 Mrd.€ ab, im Vorjahr war ein Zufluss von 3,3 Mrd.€ zu verzeichnen. An die Aktionäre der Volkswagen AG wurde im Mai 2018 eine gegenüber Vorjahr um 1,0 Mrd.€ höhere Dividende von

2,0 Mrd.€ ausgeschüttet. Die im Juni 2018 über die Volkswagen International Finance N.V. erfolgreich platzierte Dual-Tranche-Hybridanleihe im Gesamtnennbetrag von 2,75 Mrd.€ führte zu einem Mittelzufluss. Sie besteht zum einen aus einer 1,25 Mrd.€ Anleihe, die mit einem Kupon von 3,375% ausgestattet und erstmals nach sechs Jahren kündbar ist, und zum anderen aus einer 1,5 Mrd.€ Anleihe, die einen Kupon von 4,625% hat und erstmals nach zehn Jahren gekündigt werden kann. Beide Tranchen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – das Eigenkapital. Von der Hybridanleihe waren 2,75 Mrd.€ als Kapitaleinzahlung zu klassifizieren, die die Netto-Liquidität erhöhten. Aus der Rückzahlung der im dritten Quartal 2018 gekündigten Hybridanleihe ergab sich ein Mittelabfluss von 1,25 Mrd.€. Des Weiteren berücksichtigt die Finanzierungstätigkeit die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden sowie die als Folge des Spruchverfahrens bis zum 30. September 2018 angedienten MAN Aktien und im Berichtszeitraum erworbene Aktien an der AUDI AG.

Ende September 2018 lag die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile bei 24,8 Mrd.€, am 31. Dezember 2017 belief sie sich auf 22,4 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Von Januar bis September 2018 war der Brutto-Cash-flow des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 7,3 Mrd.€ um 0,5 Mrd.€ höher als ein Jahr zuvor. Die Mittelbindung im Working Capital nahm um 1,4 Mrd.€ auf 13,2 Mrd.€ ab. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft verbesserte sich in der Folge um 1,9 Mrd.€ auf -5,8 Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag mit 0,4 (0,3) Mrd.€ über dem Wert des Vorjahres.

Aus der Finanzierungstätigkeit flossen dem Konzernbereich Finanzdienstleistungen in den ersten neun Monaten 2018 Mittel in Höhe von 13,8 (8,7) Mrd.€ zu. Hierin ist vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden enthalten.

Am 30. September 2018 verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen eine branchenüblich negative Netto-Liquidität in Höhe von -148,2 Mrd.€, am 31. Dezember 2017 waren es -141,5 Mrd.€.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Am Ende des dritten Quartals 2018 nahm die Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Jahresendstand 2017 um 5,1% auf 443,9 Mrd.€ zu.

Mit 114,5 (109,1) Mrd.€ übertraf das Eigenkapital des Konzerns den Wert vom 31. Dezember 2017 um 5,0%. Die Eigenkapitalquote belief sich unverändert auf 25,8 (25,8)%. Aufgrund der Umsetzung der neuen internationalen Rechnungslegungsstandards kam es zu einer Anpassung der Eröffnungsbilanz des Volkswagen Konzerns zum 1. Januar 2018. Zum 31. Dezember 2017 blieben die Werte bis auf Verschiebungen innerhalb des Eigenkapitals unverändert.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Am 30. September 2018 lagen sowohl die Sachanlagen als auch die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile auf dem Niveau vom Jahresende 2017. Die At Equity bewerteten Anteile gingen zurück. Den positiven Geschäftsergebnissen der chinesischen Joint Ventures sowie dem Zugang der Anteile an dem Joint Venture mit JAC standen die Dividendenbeschlüsse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen gegenüber. Die Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen unter anderem aufgrund von negativen Einflüssen aus der Derivatebewertung ab. Insgesamt waren die Langfristigen Vermögenswerte um 0,9% niedriger als zum Jahresende 2017.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 9,7%; die darin enthaltenen Vorräte stiegen im Wesentlichen produktionsbedingt und aufgrund der Umstellung auf das Testverfahren WLTP. Der Zahlungsmittelbestand im Konzernbereich Automobile lag am Bilanzstichtag bei 16,4 (13,8) Mrd. €.

Zum 30. September 2018 übertraf das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile mit 86,4 Mrd. € den Wert vom Jahresende 2017 um 4,8 Mrd. €. Die gute Ergebnisentwicklung und die im Juni 2018 begebene Hybridanleihe wirkten positiv. Die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG, die Rückzahlung der im dritten Quartal 2018 gekündigten Hybridanleihe, negative Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung und aus der Währungsumrechnung sowie einmalige Einflüsse aus der Erstanwendung der neuen internationalen Rechnungslegungsstandards reduzierten das Eigenkapital. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen der RENK AG und der AUDI AG zuzurechnen. Da diese insgesamt geringer waren als die dem Konzernbereich Finanzdienstleistungen zugeordneten Anteile von Minderheiten am Eigenkapital, ergab sich für den im Abzug ermittelten Konzernbereich Automobile ein negativer Wert.

Mit 68,8 (69,8) Mrd. € lagen die Langfristigen Schulden leicht unter dem Niveau vom 31. Dezember 2017. Die darin enthaltenen Langfristigen Finanzschulden gingen zurück.

Am Ende der ersten neun Monate 2018 nahmen die Kurzfristigen Schulden insgesamt um 3,9% zu. Die Kurzfristigen Finanzschulden verringerten sich unter anderem durch Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten auf -1,1 (-0,5) Mrd. €. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die Kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert negativ. Die kurzfristigen Sonstigen Schulden erhöhten sich gegenüber dem Jahresende 2017 deutlich, unter anderem aufgrund des Bußgeldbescheids der Staatsanwaltschaft München II. Die Position „Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ umfasst im Wesentlichen die Verbindlichkeit

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	30.09.2018	31.12.2017
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	109.763	111.277
Kurzfristige Vermögenswerte	65.824	60.052
Bilanzsumme	175.587	171.329
Eigenkapital	70.300	66.449
Langfristige Schulden	53.306	55.118
Kurzfristige Schulden	51.981	49.762
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	27.440	27.005
Kurzfristige Vermögenswerte	18.578	16.908
Bilanzsumme	46.018	43.913
Eigenkapital	13.171	12.194
Langfristige Schulden	14.772	13.975
Kurzfristige Schulden	18.076	17.744
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	2.446	2.629
Kurzfristige Vermögenswerte	3.550	3.250
Bilanzsumme	5.996	5.879
Eigenkapital	2.906	2.963
Langfristige Schulden	715	711
Kurzfristige Schulden	2.375	2.205

für die Verpflichtung zum Erwerb der ausstehenden MAN Aktien; infolge des Beschlusses im Spruchverfahren, der außerordentlichen Kündigung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags sowie des Mittelabflusses für Ausgleichszahlungen und den Erwerb angedienter Aktien wurde die Position auf 3,5 (3,8) Mrd. € entsprechend angepasst.

Mit 227,6 Mrd. € war die Bilanzsumme des Konzernbereichs Automobile zum 30. September 2018 um 2,9% höher als Ende 2017.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Am 30. September 2018 verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen eine Bilanzsumme, die mit 216,3 Mrd. € um 7,6% höher war als am Jahresende 2017.

Im Vergleich zum 30. Dezember 2017 nahmen die Langfristigen Vermögenswerte insgesamt um 7,0% zu; die hierin enthaltenen langfristigen Forderungen und die Vermieteten Vermögenswerte stiegen im Wesentlichen aufgrund des Geschäftswachstums.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 8,4%. Aufgrund der Überarbeitung der Klassifizierung von Finanzinstrumenten durch den IFRS 9 kam es zu einer Umgliederung insbesondere von Forderungen aus Finanz-

dienstleistungen in die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die in der Position „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“ enthalten sind. Am Bilanzstichtag stieg der Zahlungsmittelbestand im Finanzdienstleistungsbereich um 4,2 Mrd.€ auf 8,8 Mrd.€. Am Ende des Berichtszeitraums entfielen rund 48,7 (47,6)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen stieg zum 30. September 2018 um 0,7 Mrd.€ auf 28,1 Mrd.€ im Vergleich zum 31. Dezember 2017. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 13,0 (13,7)%.

Die Langfristigen Schulden nahmen vor allem aufgrund gestiegener langfristiger Finanzschulden zur Refinanzierung des Geschäftsvolumens um 12,0% zu.

Die Kurzfristigen Schulden fielen im Wesentlichen resultierend aus einem Anstieg der Kurzfristigen Finanzschulden insgesamt um 5,1% höher aus.

Ende September 2018 war das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft mit 30,8 (31,4) Mrd.€ niedriger als ein Jahr zuvor.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Im Berichtszeitraum ergaben sich Sondereinflüsse aus der Dieselthematik, die das Operative Ergebnis belasten. Unsere Prognose für das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen für den Konzern und den Bereich Pkw bleibt bestehen, die Prognose für das Operative Ergebnis inklusive Sondereinflüsse haben wir abgesenkt.

Die Netto-Liquidität erwarten wir aufgrund höherer Mittelabflüsse aus der Dieselthematik sowie aus dem Erwerb angedienter MAN-Aktien moderat unter dem Vorjahr.

Die Kapitalrendite (RoI) wird leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen. Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2018 finden Sie auf Seite 25.

Bei bestimmten als Pkw zugelassenen T6-Modellen (Klasse M1) mit Euro-6-Dieselmotoren wurde im Rahmen der Prüfung der Übereinstimmung der laufenden Neuproduktion mit dem genehmigten Typ (Conformity of Production) festgestellt, dass bestimmte technische Werte nicht vollumfänglich bestätigt werden konnten. Zur Sicherstellung dieser Übereinstimmung der Neuproduktion entwickelte die Volkswagen AG eine Softwaremaßnahme, die Ende Februar 2018 durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) genehmigt und in der Neuproduktion sowie auf bis dahin noch nicht ausgelieferte (insgesamt circa 30.000) Neufahrzeuge angewandt wurde. Die Volkswagen AG führte außerdem In-Use-Tests durch, um zu prüfen, ob die circa 200.000 bereits im Markt befindlichen T6-Gebrauchtfahrzeuge die technischen Werte einhalten. Die auf Vorschlag der Volkswagen AG durchgeführten Prüfungen fanden in enger Abstimmung mit dem KBA statt, das dieses Verfahren in einem Bescheid vom 1. März 2018 aufgenommen hat. Im Anschluss an weitere Prüfungen im August 2018 erfolgte auf Vorschlag der Volkswagen AG und in Übereinstimmung mit diesem Bescheid auch bei den T6-Gebrauchtfahrzeugen eine Softwaremaßnahme zur Sicherstellung der Übereinstimmung mit dem genehmigten Fahrzeugtyp.

Am 2. März 2018 wies das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die erste geänderte Sammelklage (First Amended Class Action Complaint) wegen des angeblichen Handels von Anleihen zu künstlich überhöhten Preisen und wegen des Wertverlusts dieser Anleihen nach der Bekanntgabe der „Notices of Violation“ durch die U.S. Environmental Protection Agency (EPA) in vollem Umfang ab, gestattete jedoch die Einreichung einer zweiten geänderten Klage. Am 2. April 2018 reichten die Kläger eine zweite geänderte Sammelklage ein bezüglich der die Volkswagen AG die Abweisung beantragt hat. Am 7. September 2018 wies das Gericht den Antrag von Volkswagen auf Klageabweisung zurück, wonach das Verfahren fortgeführt wird.

Die U.S. Securities and Exchange Commission (die „SEC“ – US-Börsenaufsicht) hat von der Volkswagen AG Informationen für die von der Volkswagen AG begebenen Anleihen angefordert, diese Anfrage bezieht sich auf mögliche Verletzungen von Wertpapiergesetzen, die daraus resultieren sollen, dass die Nichteinhaltung von US-amerikanischen Emissionsvorschriften durch bestimmte Volkswagen Dieselfahrzeuge nicht offen gelegt wurde.

Am 5. März 2018 gab ein Gericht im US-Bundesstaat Tennessee einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Tennessee gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Sowohl Volkswagen als auch Tennessee haben bezüglich der Entscheidung Rechtsmittel eingelegt.

Am 12. März 2018 gab ein Staatsgericht in Minnesota einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Minnesota gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Volkswagen hat bezüglich der Entscheidung Rechtsmittel eingelegt.

Am 15. März 2018 reichten die Hauptrechtsbeistände der Kläger in Bezug auf kartellrechtliche Verfahren gegen deutsche Automobilhersteller im Northern District von Kalifornien im Auftrag einer mutmaßlichen indirekten Käuferklasse und einer mutmaßlichen direkten Käuferklasse konsolidierte, geänderte Sammelklagen gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen sowie andere Hersteller ein. In den konsolidierten, geänderten Klagen wird behauptet, dass die Beklagten sich seit den 1990ern zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abstimmten, indem sie einen Austausch sensibler Geschäftsinformationen vereinbart hätten und unrechtmäßige Vereinbarungen bezüglich Technik, Kosten und Lieferanten eingegangen seien. Des Weiteren behaupten die Kläger, dass die Beklagten eine Beschränkung der Größe der AdBlue-Tanks vereinbart hätten, um sicherzustellen, dass die US-Emissionsregulierungsbehörden keine eingehende Überprüfung des Emissionskontrollsystems in Fahrzeugen der Beklagten vornehmen würden und dass diese Vereinbarung für Volkswagen den Anstoß zur Erstellung des „Defeat Device“ gegeben hätte. In den Klagen wird überdies behauptet, dass die

Beklagten sich bei der Festlegung des Preises des für ihre Automobile verwendeten Stahls abgestimmt hätten, indem sie mit deutschen Stahlherstellern eine Absprache zur Anwendung einer Zwei-Komponenten-Preisformel für Stahlkäufe getroffen hätten und eng zusammenarbeiteten, um der Förderung von Dieselfahrzeugen dienende, wissenschaftliche Studien zu erstellen. Am 17. Mai 2018 reichten alle Beklagten einen gemeinsamen Antrag auf Abweisung der zwei konsolidierten Sammelklagen ein. Am 24. Mai 2018 reichten die Beklagten auf Seiten von Volkswagen auch einen Einzelantrag auf Klageabweisung unter Geltendmachung von speziell auf sie zutreffenden Gründen ein. Die schriftlichen Stellungnahmen zu den Anträgen liegen vollständig vor, eine Anhörung ist derzeit für den 12. Februar 2019 anberaumt.

Am 22. März 2018 teilten die Volkswagen AG, bestimmte Tochterunternehmen und der Attorney General von Arizona einem Staatsgericht in Arizona mit, dass bezüglich der Verbraucherschutzrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Klagen in Arizona eine Vereinbarung erzielt worden sei. Am 24. Mai 2018 wies das zuständige Gericht auf Antrag beider Parteien die Klage in Arizona endgültig ab.

In Südkorea wurde die Freigabe für die letzten Fahrzeugcluster des Motortyps EA 189 am 28. März 2018 erteilt.

Das südkoreanische Umweltministerium hat bestimmte Emissionsstrategien in der Motorsteuerungssoftware verschiedener Dieselfahrzeuge mit einem V6- oder V8-Motor der Emissionsnorm Euro 6 als unzulässige Abschaltvorrichtung qualifiziert und am 4. April 2018 einen Rückruf angeordnet, gleiches gilt in Bezug auf das Dynamic Shift Program (DSP) in der Getriebesteuerung einiger Audi Fahrzeugmodelle.

Am 11. April 2018 gab ein Staatsgericht in Texas einem Antrag auf Einleitung eines Eilverfahrens (summary judgment) bezüglich der vom Attorney General von Texas gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Das Gericht in Texas wies den Antrag von Volkswagen auf eine erneute Prüfung beziehungsweise die Einlegung von Rechtsmitteln ab. Am 1. August 2018 legte Volkswagen bei einem texanischen Berufungsgericht Rechtsmittel gegen die Entscheidung des Prozessgerichts ein.

Am 16. April 2018 wies das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die von der Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida und Salt Lake County, Utah auf bundesstaatlicher und kommunaler Ebene erhobenen Umweltschutzklagen gegen bestimmte Tochterunternehmen der Volkswagen AG endgültig ab. Als Begründung führte das Gericht vorstehend benannte, derzeit in Tennessee, Minnesota, Texas sowie bei weiteren Staatsgerichten anhängige Verfahren an, in denen dieselbe Frage des Verhältnisses von US-Bundesrecht zum Recht von einzelnen US-Bundesstaaten verhandelt wird. Die Bezirke haben bezüglich der Entscheidung Rechtsmittel eingelegt.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren eröffnet. Sie bestätigte, dass sie unter anderem gegen den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der

Volkswagen AG in seiner Eigenschaft als Mitglied des Vorstands der Porsche SE bezüglich seiner eventuellen Beteiligung an einer möglichen Marktmanipulation in Zusammenhang mit der gleichen Thematik ermittelt.

Des Weiteren hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart bezüglich der Dieseldelikt strafrechtliche Ermittlungen gegen ein Vorstandsmitglied, einen Mitarbeiter und einen ehemaligen Mitarbeiter der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wegen des Verdachts des Betruges und der unzulässigen Werbung eingeleitet. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Die Untersuchungen befinden sich in einem frühen Stadium. Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten. Sollten sich Erkenntnisse ergeben, die ein vorwerfbares Verhalten oder ein Organisationsverschulden begründen, wird der Vorstand beziehungsweise der Aufsichtsrat entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Am 18. April 2018 stimmten die EPA und die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien das California Air Resources Board (CARB) der zweiten Phase der emissionsbezogenen Anpassung betroffener 2,0 l TDI-Fahrzeuge mit Motoren der dritten Generation zu.

Damit konnten die Freigabeprozesse für die technischen Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge des Motortyps EA 189 – mit Ausnahme von Chile – in allen Ländern abgeschlossen werden.

Am 19. April 2018 genehmigte das US-Bundesgericht in der in Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die Vereinbarung der Parteien über die Verschiebung der zuvor für den 11. Mai 2018 angesetzten Anhörung zu dem Antrag der Beklagten auf Abweisung der konsolidierten Sammelklage, die auf den Vorwurf abstellt, die Beklagte habe die Existenz von Abschaltvorrichtungen in mit Automatikgetriebene ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi verschleiert. Die Parteien haben vereinbart, die Anhörung zu dem Antrag weiter zu verschieben, eine Anhörung ist nicht terminiert.

Am 25. April 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie die Umweltbehörde des US-Bundesstaats Maryland (Department of the Environment) eine Vereinbarung bekannt, wonach umweltrechtliche Ansprüche des Bundesstaats Maryland und verbleibende Verbraucheransprüche wegen Rückgabe beziehungsweise Unterlassung beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht Maryland am 3. Mai 2018 genehmigtes Consent Decree.

Die Gerichte von Ontario und Quebec erteilten jeweils am 19. beziehungsweise 25. April 2018 die Genehmigung für einen Vergleich mit Verbrauchern, der seitens der Volkswagen AG und anderen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in Bezug auf 3,0 l TDI-Fahrzeuge geschlossen wurde.

Am 1. Mai 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des US-Bundesstaats West Virginia eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des US-Bundesstaats West

Virginia beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht West Virginia am 1. Mai 2018 genehmigtes Consent Decree.

Am 29. August 2017 reichten Kläger beim US District Court für den Eastern District von New York im Auftrag einer mutmaßlichen Käuferklasse von American Depository Receipts der Volkswagen AG eine Klage gegen die Volkswagen AG und drei frühere sowie ein amtierendes Vorstandsmitglied ein. Die Kläger machen im Rahmen des US Securities Exchange Act von 1934 Ansprüche geltend, wonach die Beklagten bezüglich der Compliance-Maßnahmen der Volkswagen AG – insbesondere in wettbewerbs- und kartellrechtlicher Hinsicht und in Bezug auf Vorwürfe im Rahmen eines kartellrechtlichen Verfahrens gegen die Volkswagen AG im Northern District von Kalifornien – wesentliche falsche und unvollständige Aussagen getätigt haben sollen. Am 13. Juli 2018 reichten die Kläger eine geänderte Klage ein, die Abweisung dieser Klage wurde eingereicht.

Am 18. Mai 2018 stimmten die EPA und die CARB einer emissionsbezogenen Anpassung von Fahrzeugen der Generation 1.1 mit V6 3,0l TDI-Motoren zu. Am 13. Juli 2018 haben die EPA und die CARB die Anpassungsmaßnahme für Fahrzeuge mit V6 3,0l TDI-Motor der Generation 1.2 genehmigt.

Am 22. Mai 2018 reichten Kläger eine konsolidierte Sammelklage im Auftrag einer mutmaßlichen Klasse von bei Franchise-Handelsbetrieben tätigen Volkswagen Vertriebsmitarbeitern ein. Am 7. Juni 2018 bestellte das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multi-district Litigation“ den Rechtsbeistand der Kläger als Interims-Hauptrechtsbeistand für die mutmaßliche Klasse.

Am 28. Mai 2018 wurde eine beim Bezirksgericht (Provincial Court) von Quebec eingereichte Sammelklage im Hinblick auf Ansprüche bezüglich Aktien der Volkswagen AG und American Depository Receipts zugelassen.

Am 1. Juni 2018 wurde beim Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ eine Änderungsanzeige des mit dem US-Justizministerium (DOJ) und der EPA abgeschlossenen dritten Partial Consent Decrees eingereicht, wonach bestimmte Fälligkeitstermine in Bezug auf die jährliche Berichterstattung geändert wurden. Auch für die im Third California Partial Consent Decree genannten Fälligkeitstermine in Bezug auf die jährliche Berichterstattung wurde am 30. August 2018 eine solche Änderungsanzeige beim gleichen Gericht eingereicht.

Am 5. Juni 2018 gab ein Staatsgericht in Illinois einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Illinois gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen statt. Der Bundesstaat hat bezüglich der Entscheidung Rechtsmittel eingelegt.

Am 6. Juni 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des US-Bundesstaats Oklahoma eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des Bundesstaats Oklahoma beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht Oklahoma am 6. Juni 2018 genehmigtes Consent Decree.

Im Rahmen der Durchsuchungsmaßnahmen vom 11. Juni 2018 wurde bekannt, dass die Staatsanwaltschaft München II das dort anhängige Ermittlungsverfahren ausgeweitet hat. Dem zugrundeliegenden Durchsuchungsbeschluss lässt sich entnehmen, dass nunmehr auch gegen den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG (zugleich ehemaliges Vorstandsmitglied der Volkswagen AG) und ein weiteres aktives Vorstandsmitglied der AUDI AG ermittelt wird. Vorgeworfen wird beiden Beschuldigten unter anderem Betrug im Zusammenhang mit dem Verkauf von Dieselfahrzeugen auf dem europäischen Markt im Zeitraum nach Herbst 2015. Der ehemalige Vorstandsvorsitzende der AUDI AG wurde am 18. Juni 2018 festgenommen und befindet sich seitdem in Untersuchungshaft. Die Staatsanwaltschaft München II ermittelt im Zusammenhang mit der Dieseldeliktthematik derzeit gegen 23 Personen. Die AUDI AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten. Sollten sich Erkenntnisse ergeben, die ein vorwerfbares Verhalten oder ein Organisationsverschulden begründen, wird der Vorstand beziehungsweise der Aufsichtsrat entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Am 13. Juni 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des Bundesstaats Vermont eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des Bundesstaats Vermont beigelegt werden. Am 16. Juli 2018 wurde eine gemeinsame Vereinbarung zur Abweisung der Klage bei dem Gericht in Vermont eingereicht.

Am 13. Juni 2018 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig einen Bußgeldbescheid gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldeliktthematik erlassen. Der Bußgeldbescheid knüpft an fahrlässige Aufsichtspflichtverletzungen von Mitarbeitern der Volkswagen AG in der Abteilung Aggregate-Entwicklung an und bezieht sich im Zeitraum von Mitte 2007 bis 2015 auf insgesamt 10,7 Mio. Fahrzeuge mit Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. € vor, die sich aus dem gesetzlichen Höchstmaß einer Ahndung in Höhe von 5 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile in Höhe von 995 Mio. € zusammensetzt. Die Volkswagen AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid ist das gegen die Volkswagen AG laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren beendet. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die Volkswagen AG und ihre Konzerngesellschaften ist daher in Deutschland im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt betreffend die Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada, der Gegenstand des Bußgeldbescheids ist, nicht mehr zu erwarten. Somit geht Volkswagen davon aus, dass die Beendigung dieses Verfahrens auch erhebliche positive Auswirkungen auf weitere in Europa gegen die Volks-

wagen AG und ihre Konzerngesellschaften geführte behördliche Verfahren haben wird.

Am 11. Juli 2018 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig den Verteidigern der Beschuldigten und den Verteidigern der Volkswagen AG Einsicht in die Verfahrensakten des noch gegen Mitarbeiter der Volkswagen AG geführten sogenannten NO_x-Verfahrens gewährt. Am 3. September 2018 wurde zudem Akteneinsicht im beendeten Ordnungswidrigkeitenverfahren der Staatsanwaltschaft Braunschweig genommen. Dies ist für die Volkswagen AG ein weiterer Schritt bei der Aufarbeitung der Dieseldiagnostik.

Im Oktober 2018 hat die Staatsanwaltschaft München II einen Bußgeldbescheid gegen die AUDI AG im Zusammenhang mit Abweichungen von regulatorischen Vorgaben bei bestimmten von der AUDI AG hergestellten beziehungsweise vertriebenen V6/V8-Diesellaggregaten und Dieselfahrzeugen erlassen. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 800 Mio. € vor, die sich aus dem gesetzlichen Höchstmaß einer Ahndung in Höhe von 5 Mio. € für eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Organisationseinheit „Abgas Service/Zulassung Aggregate“, sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 795 Mio. € zusammensetzt. Die AUDI AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und einen Rechtsmittelverzicht erklärt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Die Geldbuße wurde zwischenzeitlich auch vollständig bezahlt und ist als vollstreckt anzusehen. Durch den Bußgeldbescheid ist das gegen die AUDI AG laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren beendet.

Am 25. Juni 2018 erteilte ein Staatsgericht in Pennsylvania seine Zustimmung zu einem Prozessvergleich, in dessen Rahmen eine frühere Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der bundesstaatlichen Umweltschutzklagen gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen vom Bundesstaat Pennsylvania und neun anderen Bundesstaaten umgesetzt wurde. Diese Staaten hatten sich gegen die Übernahme der bundesstaatlichen Emissionsnormen entschieden.

Am 26. Juni 2018 gab ein Staatsgericht in Missouri einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Missouri gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen statt. Missouri hat gegen diese Entscheidung keine Rechtsmittel eingelegt.

Am 6. Juli 2018 hat das Bundesverfassungsgericht über die Verfassungsbeschwerden im Zusammenhang mit der Durchsuchung bei der Kanzlei Jones Day entschieden und festgestellt, dass die Bestätigung der vorläufigen Sicherstellung von Mandatsunterlagen und Daten der Volkswagen AG nicht gegen Verfassungsrecht verstoßen hat. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden auch weiterhin und unter Einbeziehung der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts mit den staatlichen Behörden kooperieren.

In Österreich wurde im Berichtszeitraum die erstinstanzliche Zurückweisung der letzten dort noch anhängigen Anlegerklage im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik rechtskräftig.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig hat am 30. Juli 2018 im Rahmen des gegen Einzelpersonen geführten Ermittlungsverfahrens wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Volkswagen AG nach § 30 OWiG eingeleitet. Am 24. August 2018 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig in diesem Verfahren den Verteidigern der Beschuldigten und den Verteidigern der Volkswagen AG Einsicht in die Ermittlungsakte gewährt.

Am 15. August 2018 lehnte ein Bezirksgericht in Ontario eine von Investoren in American Depositary Receipts und Aktien der Volkswagen AG mutmaßliche Securities-Sammelklage unter anderem mit der Begründung ab, dass das Gericht für die Klage nicht zuständig sei. Ein Rechtsmittel gegen diese Entscheidung wurde am 14. September 2018 zugestellt.

In den USA einigten sich am 28. August 2018 die Volkswagen AG und eine mutmaßliche Käuferklasse von American Depositary Receipts der Volkswagen AG auf eine Regelung der Ansprüche wegen angeblich erlittener Kursverluste infolge der in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge, gegen eine Ausgleichszahlung in Höhe von 48 Mio. USD. Der vorgeschlagene Vergleich unterliegt noch der Zustimmung des Gerichts.

Am 17. September 2018 beantragten die Volkswagen AG, die AUDI AG und bestimmte Tochterunternehmen beim Obersten Gerichtshof von Kanada die Zulassung der Berufung bezüglich der Entscheidung eines Bezirksgerichts von Quebec vom 24. Januar 2018, nach der eine Sammelklage in Bezug auf eine Verletzung des Umweltrechts allein wegen der Frage zugelassen wurde, ob Strafschadenersatz geltend gemacht werden könne.

Seit vielen Monaten untersucht die AUDI AG mit Hochdruck alle Dieselmotoren auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstspotenzial. Von Juli 2017 bis September 2018 sind die von der AUDI AG vorgeschlagenen Maßnahmen in verschiedenen Bescheiden des KBA zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet worden. Die im Mai 2018 angestoßenen Untersuchungen zu den aktuellen Fahrzeugkonzepten der Motorengenerationen Generation 2 evo und Generation 3 sind abgeschlossen. Die wesentlichen Ergebnisse sind dem KBA vorgestellt worden.

Von der financialright GmbH wurde, nach Einreichung einer Klage aus an sie abgetretenen Rechten von circa 2.000 Schweizer Kunden, eine weitere entsprechende Klage von rund 6.000 slowenischen Kunden gegen die Volkswagen AG erhoben.

Die private spanische Verbraucherschutzorganisation Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) hat am 9. Mai 2018 eine Sammelklage gegen die Volkswagen Group España Distribución S.A. erhoben. Die OCU vertritt rund 7.500 spanische Kunden.

Der Volkswagen AG wurden 14 von dem österreichischen Konsumentenschutz (VKI) erhobene Klagen zugestellt. In diesen werden für rund 8.400 Kunden Schadenersatzansprüche geltend gemacht, die an den VKI zum Inkasso abgetreten wurden. Darüber hinaus wurden der Volks-

wagen AG sechs Klagen der Plattform „Cobin Claims“ gestellt, in denen abgetretene Schadensersatzansprüche von ungefähr 80 Kunden geltend gemacht werden.

Am 12. September 2018 wurde eine kundenseitige Sammelklage in Johannesburg gegen Volkswagen of South Africa Ltd. und diverse Händler erhoben.

In Polen wurden am 17. September 2018 weitere Sammelklagen von Kunden gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns erhoben.

In Deutschland sind im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik kundenseitig rund 25.500 produktbezogene Einzelklagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Im Rahmen der in der Öffentlichkeit bereits bekannten kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie hat die Europäische Kommission am 18. September 2018 ein formelles Verfahren gegen die betroffenen Unternehmen eingeleitet. Die Untersuchungen dauern seit geraumer Zeit an. Wie der Pressemitteilung der Europäischen Kommission zu entnehmen ist, hat die Europäische Kommission den Untersuchungsgegenstand nunmehr lediglich auf den Bereich Emissionen begrenzt. Die Verfahrenseinleitung ist ein üblicher und rein prozessualer Verfahrensschritt, der von Volkswagen erwartet wurde. Der Volkswagen Konzern und die betreffenden Konzernmarken kooperieren vollumfänglich mit der Europäischen Kommission und werden die Kooperation auch weiterhin fortsetzen.

Darüber hinaus hat die italienische Wettbewerbsbehörde ein Verfahren wegen möglicher wettbewerbswidriger Absprachen (vermeintlicher Austausch von wettbewerbsrelevanten Informationen) gegen mehrere herstellereigene Automobilfinanzierungsgesellschaften, darunter die Volkswagen Bank GmbH, eingeleitet. Das Verfahren wurde später auf die relevanten Muttergesellschaften ausgeweitet, darunter die Volkswagen AG. Im Oktober 2018 haben die Volkswagen Bank GmbH und die Volkswagen AG Beschwerdepunkte erhalten, welche die Erkenntnisse der Behörde zusammenfassen und den vermeintlichen Verstoß beschreibt. Eine Bewertung des zugrundeliegenden Sachverhalts ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Am 26. Juni 2018 hat das Oberlandesgericht München im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung und des Ausgleichsanspruchs der Minderheitsaktionäre der MAN SE rechtskräftig entschieden, dass der jährliche Ausgleichsanspruch auf 5,47 € brutto (abzüglich etwaiger Körperschaftsteuer und etwaigem Solidaritätszuschlag nach dem jeweils für diese Steuern für das betreffende Geschäftsjahr

geltenden Steuersatz) je Aktie anzuheben ist. Die in erster Instanz vom Landgericht München I erhöhte Abfindung in Höhe von 90,29 € je Aktie wurde bestätigt. Die Beschlüsse des Oberlandesgerichts München sind rechtskräftig und am 6. August 2018 im Bundesanzeiger veröffentlicht worden. Danach konnte die Barabfindung von 90,29 € je Aktie gemäß § 305 AktG noch binnen zwei Monaten angenommen werden. Daneben haben außenstehende MAN Aktionäre weitere Anträge an das Oberlandesgericht München gestellt, um auch die Erhöhung der im Jahr 2013 gezahlten Garantiedividende auf 5,47 € brutto zu erreichen. Die Entscheidung des Oberlandesgerichts München zu diesen nach Abschluss des Verfahrens gestellten Anträgen bleibt abzuwarten.

In den Steuerverfahren zwischen MAN Latin America und der brasilianischen Finanzverwaltung vertritt die brasilianische Finanzverwaltung bezüglich der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für MAN Latin America eine abweichende Auffassung der steuerlichen Auswirkungen. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären Gericht in 2018 Klage erhoben. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der gegebenenfalls nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für MAN Latin America positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 0,6 Mrd. € für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben wurde.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2018 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich der Abschnitte „Risiken aus der Dieseldiagnostik“ und „Rechtsstreitigkeiten/Dieseldiagnostik“ sowie der zugrunde liegenden Sachverhaltsdarstellung im Kapitel „Dieseldiagnostik“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2017 auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen sowie aus den fortgeführten Untersuchungen und Befragungen zur Dieseldiagnostik und bei weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten keine wesentlichen Änderungen.

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 ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2017 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 sich das Wachstum der Weltwirtschaft 2018 leicht abschwächen wird. Risiken sehen wir in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten weiterhin von geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir rechnen deshalb sowohl für die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch für die Schwellenländer mit einer etwas schwächeren Dynamik als 2017. Die höchsten Zuwachsraten erwarten wir in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens.

Wir rechnen damit, dass sich die Pkw-Märkte im Jahr 2018 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen wird insgesamt voraussichtlich auf dem Niveau von 2017 liegen. Für Westeuropa erwarten wir ein Absatzvolumen, das etwas über dem des Jahres 2017 liegt. Auf dem deutschen Pkw-Markt rechnen wir mit einem Marktvolumen auf Höhe des Vorjahres. In Zentral- und Osteuropa sollte die Pkw-Nachfrage den Vorjahreswert deutlich übertreffen. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika wird das Nachfragevolumen voraussichtlich leicht unter dem des Vorjahres liegen. Wir rechnen damit, dass die Nachfrage auf den südamerikanischen Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr insgesamt moderat steigen wird. Die Pkw-Märkte der Region Asien-Pazifik werden im Jahr 2018 voraussichtlich leicht rückläufig sein.

Auch im Jahr 2018 werden sich die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln. Insgesamt rechnen wir mit einer leicht sinkenden Nachfrage.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten für mittelschwere und schwere Lkw sowie auf den relevanten Märkten für Busse werden die Neuzulassungen 2018 voraussichtlich leicht über denen von 2017 liegen.

Wir gehen davon aus, dass automobilbezogene Finanzdienstleistungen auch im Jahr 2018 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben werden.

Der Volkswagen Konzern ist auf die künftigen Herausforderungen im Mobilitätsgeschäft und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte gut vorbereitet. Unser einzigartiges Markenportfolio, unsere Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie wegweisende Technologien und Dienstleistungen verschaffen uns weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation unseres Kerngeschäfts werden wir die Konzernmarken trennschärfer positionieren und unser Fahrzeug- und Antriebsportfolio mit Blick auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente optimieren. Zusätzlich arbeiten wir mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und unserer Baukästen daran, die Vorteile unseres Mehrmarken Konzerns noch gezielter zu nutzen.

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2018 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen den Vorjahreswert moderat übertreffen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Wechselkursverläufen sowie der Dieselhematik. Zudem gilt in der EU ein neues, zeitlich aufwendigeres, Testverfahren zur Bestimmung von Schadstoff- und CO₂-Emissionen sowie des Kraftstoffverbrauchs bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, das sogenannte WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure).

Wir erwarten, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und seiner Bereiche um bis zu 5% über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Konzerns und des Bereichs Pkw rechnen wir im Jahr 2018 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 6,5 und 7,5%. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir von einer operativen Umsatzrendite zwischen 5,0 und 6,0% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir einen Operativen Verlust in der Größenordnung des Vorjahres. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen gehen wir von einem Operativen Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres aus.

Inklusive Sondereinflüsse erwarten wir für den Konzern und für den Bereich Pkw eine operative Umsatzrendite, die moderat unterhalb des jeweils erwarteten Korridors liegt.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns beliefen sich im Zeitraum Januar bis September 2018 auf 174,6 (170,1) Mrd.€. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen lag mit 13,3 (13,2) Mrd.€ auf dem Niveau des Vorjahres. Aus der Dieselthematik ergaben sich im Berichtszeitraum Sondereinflüsse in Höhe von –2,4 (–2,6) Mrd.€.

In den ersten drei Quartalen dieses Jahres setzte die Marke Volkswagen Pkw 2,8 (2,6) Mio. Fahrzeuge ab. Die Modelle Polo, T-Roc, Tiguan, Virtus und Atlas wurden besonders stark nachgefragt. Die Umsatzerlöse nahmen um 7,3% auf 62,5 Mrd.€ zu. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen belief sich auf 2,3 (2,5) Mrd.€. Positiv wirkten der gestiegene Fahrzeugabsatz und verbesserte Produktkosten. Höhere Vertriebskosten, unter anderem aufgrund der Umweltprämie, Wechselkurseffekte und Vorleistungen für neue Produkte, insbesondere im Rahmen der Umsetzung der Elektro-offensive, belasteten das Ergebnis. Zudem ergaben sich Herausforderungen aus dem Testverfahren WLTP. Aus der Dieselthematik resultierten Sondereinflüsse in Höhe von –1,6 (–2,6) Mrd.€.

Die Marke Audi verzeichnete in den ersten neun Monaten 2018 einen Absatz von weltweit 1,1 (1,1) Mio. Fahrzeugen. Das chinesische Joint Venture FAW-Volkswagen veräußerte weitere 455 (412) Tsd. Audi Fahrzeuge. Großer Beliebtheit erfreuten sich die Modelle Q2, Q5, Q8, A4 und A5. Die Umsatzerlöse stiegen auf 44,3 (44,0) Mrd.€. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen lag bei 3,7 (3,9) Mrd.€. Mixverbesserungen und positive Wechselkurseffekte konnten den geringeren Fahrzeugabsatz und höhere Verkaufskosten, in denen sich

jeweils auch die Belastungen aus WLTP widerspiegeln, nicht ausgleichen. Die Dieselthematik führte zu Sondereinflüssen in Höhe von –0,8 Mrd.€. In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind die Marken Lamborghini und Ducati enthalten. Ducati setzte im Berichtszeitraum 43.435 (46.774) Motorräder ab.

Die Marke ŠKODA setzte von Januar bis September dieses Jahres 698 (700) Tsd. Fahrzeuge ab. Besonders stark nachgefragt wurden die Modelle Karoq und Kodiaq. Die Umsatzerlöse legten im Vergleich zum Vorjahr um 2,1% auf 12,6 Mrd.€ zu. Das Operative Ergebnis nahm um 10,2% auf 1,1 Mrd.€ ab; der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus negativen Wechselkurs- und Mixeffekten und höheren Vorleistungen für neue Produkte. Kostenoptimierungen und eine verbesserte Preispositionierung wirkten hingegen positiv.

Mit 462 Tsd. Fahrzeugen war der Absatz der Marke SEAT im Berichtszeitraum um 5,9% höher als im Vorjahr. Der für Audi gefertigte Q3 ist darin enthalten. Der Arona wurde verstärkt nachgefragt. Die Umsatzerlöse lagen mit 7,7 Mrd.€ um 6,7% über dem Vergleichswert 2017. Das Operative Ergebnis nahm um 54,4% auf 237 Mio.€ zu; dabei konnten Belastungen aus Vorleistungen für neue Produkte und aus Wechselkursen durch positive Volumen- und Mixeffekte mehr als ausgeglichen werden.

Die Marke Bentley setzte in den ersten drei Quartalen dieses Jahres 6.654 (7.498) Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse gingen auf 1,1 (1,3) Mrd.€ zurück. Das Operative Ergebnis belief sich auf –137 (31) Mio.€; vor allem Wechselkurseffekte sowie Verzögerungen beim Anlauf des neuen Continental GT wirkten belastend.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

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

Porsche Automobile setzte im Zeitraum Januar bis September 2018 weltweit 190 (180) Tsd. Fahrzeuge ab. Einen deutlichen Nachfrageanstieg verzeichneten der Panamera und der 911. Die Umsatzerlöse erhöhten sich auf 17,5 (15,7) Mrd.€. Das Operative Ergebnis von Porsche Automobile verbesserte sich um 10,6% auf 3,2 Mrd.€, was insbesondere auf das gestiegene Volumen und positive Mixeffekte zurückzuführen war.

Der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge belief sich im Berichtszeitraum auf weltweit 337 (371) Tsd. Fahrzeuge. Die südamerikanische Amarok-Fertigung wird seit Anfang dieses Jahres durch die Marke Volkswagen Pkw gesteuert. Eine erfreuliche Steigerungsrate wies der Crafter auf. Die Umsatzerlöse lagen bei 8,6 Mrd.€; das waren 3,9% weniger als im Vorjahr. Trotz positiver Mixeffekte und Materialkostenoptimierungen führten vor allem eine unvorteilhafte Wechselkursentwicklung und die Herausforderungen aus WLTP dazu, dass das Operative Ergebnis um 10,0% auf 628 Mio.€ zurückging.

Die Marke Scania konnte ihren Absatz in den ersten drei Quartalen dieses Jahres auf 69 (65) Tsd. Fahrzeuge steigern. Die

Umsatzerlöse lagen bei 9,6 (9,3) Mrd.€. Scania erzielte ein Operatives Ergebnis von 991 (947) Mio.€; der Anstieg resultierte insbesondere aus dem höheren Volumen, einer vorteilhaften Wechselkursentwicklung und einem verbesserten Finanzdienstleistungsgeschäft. Kostensteigerungen wirkten negativ.

Von Januar bis September 2018 setzte MAN Nutzfahrzeuge 98 Tsd. Einheiten ab; das waren 21,6% mehr als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse verbesserten sich auf 8,6 (8,0) Mrd.€. Das Operative Ergebnis ging auf 222 (269) Mio.€ zurück. Dabei konnte der Volumenanstieg die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Restrukturierung der Aktivitäten in Indien nicht kompensieren.

MAN Power Engineering verzeichnete im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 2,5 (2,4) Mrd.€. Das Operative Ergebnis belief sich auf 142 (107) Mio.€.

Das Operative Ergebnis der Volkswagen Finanzdienstleistungen legte in den ersten neun Monaten 2018 um 8,6% auf 1,9 Mrd.€ zu. Vor allem das Geschäftswachstum hatte einen positiven Effekt.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2018	2017	2018	2017 ²	2018	2017
Volkswagen Pkw	2.753	2.632	62.508	58.278	2.330	2.504
Audi	1.107	1.147	44.257	44.028	3.671	3.941
ŠKODA	698	700	12.598	12.338	1.083	1.206
SEAT	462	436	7.744	7.255	237	154
Bentley	7	7	1.092	1.321	-137	31
Porsche Automobile ³	190	180	17.507	15.703	3.197	2.890
Volkswagen Nutzfahrzeuge	337	371	8.572	8.919	628	698
Scania ⁴	69	65	9.634	9.304	991	947
MAN Nutzfahrzeuge	98	80	8.599	7.970	222	269
MAN Power Engineering	-	-	2.489	2.355	142	107
VW China ⁵	3.021	2.917	-	-	-	-
Sonstiges ⁶	-619	-623	-25.059	-21.272	-974	-1.277
Volkswagen Finanzdienstleistungen	-	-	24.635	23.864	1.915	1.763
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	-	-	-	-	13.306	13.231
Sondereinflüsse	-	-	-	-	-2.435	-2.595
Volkswagen Konzern	8.123	7.913	174.577	170.065	10.871	10.636
Konzernbereich Automobile ⁷	8.123	7.913	148.424	144.754	8.832	8.717
davon: Bereich Pkw	7.625	7.400	119.646	116.642	7.393	7.308
Bereich Nutzfahrzeuge	498	513	26.289	25.757	1.486	1.484
Bereich Power Engineering	-	-	2.489	2.355	-46	-75
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	26.153	25.311	2.039	1.919

1 Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

2 Angepasst; siehe Erläuterungen zur Anwendung neuer Rechnungslegungsstandards auf Seite 15.

3 Porsche (Automobile und Finanzdienstleistungen): Umsatz 19.117 (17.120) Mio.€, Operatives Ergebnis 3.329 (3.006) Mio.€.

4 Inklusive Finanzdienstleistungen.

5 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 3.330 (3.305) Mio.€.

6 Im Operativen Ergebnis im Wesentlichen ergebniswirksame konzerninterne Posten, insbesondere aus der Eliminierung von Zwischengewinnen sowie inklusive Abschreibungen auf identifizierte Vermögenswerte im Rahmen der Kaufpreisallokationen von Scania, Porsche Holding Salzburg, MAN und Porsche.

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

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In den ersten drei Quartalen 2018 konnte der Volkswagen Konzern seinen Absatz in der Region Europa/Übrige Märkte im Vergleich zum Vorjahr um 1,4% auf 3,6 Mio. Fahrzeuge steigern. Die Umsatzerlöse lagen bei 106,7 (107,3) Mrd.€. Volumenverbesserungen standen Belastungen aus Wechselkursen gegenüber. Das dritte Quartal 2018 war durch die Umstellung auf das Testverfahren WLTP belastet.

In Nordamerika setzte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 686 Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 4,4% weniger als ein Jahr zuvor. Neben der Volumenentwicklung trugen Wechselkurseffekte dazu bei, dass die Umsatzerlöse um 1,1% auf 27,4 Mrd.€ zurückgingen. Mixveränderungen wirkten positiv.

Auf den Märkten Südamerikas setzten wir im Zeitraum Januar bis September dieses Jahres 445 (384) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse verbesserten sich volumen- und mixbedingt auf 7,8 (7,4) Mrd.€, die Wechselkursentwicklung wirkte hingegen belastend.

In der Region Asien-Pazifik verzeichnete der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – einen Absatz von insgesamt 3,4 (3,3) Mio. Fahrzeugen. Die Umsatzerlöse legten im Vergleich zum Vorjahr um 13,3% auf 31,4 Mrd.€ zu, was auf ein verbessertes Komponentengeschäft unserer vollkonsolidierten Gesellschaften zurückzuführen war. Die Umsatzerlöse unserer chinesischen Joint Ventures sind nicht enthalten, da diese At Equity konsolidiert werden.

Erträge und Aufwendungen aus Sicherungsgeschäften zur Absicherung von Umsatzerlösen in Fremdwährung sind mit Anwendung des neuen Rechnungslegungsstandards IFRS 9 seit 1. Januar 2018 den Umsatzerlösen zuzuordnen; im Zeitraum Januar bis September 2018 erhöhten Sicherungsgeschäfte die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns um 1,4 Mrd.€.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2018	2017	2018	2017 ²
Europa/Übrige Märkte	3.572	3.522	106.689	107.269
Nordamerika	686	718	27.394	27.695
Südamerika	445	384	7.769	7.405
Asien-Pazifik ³	3.420	3.288	31.370	27.696
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	1.354	–
Volkswagen Konzern³	8.123	7.913	174.577	170.065

1 Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

2 Angepasst; siehe Erläuterungen zur Anwendung neuer Rechnungslegungsstandards auf Seite 15.

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

VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im Zeitraum Januar bis September 2018 unterstützte Volkswagen Finanzdienstleistungen den Absatz des Volkswagen Konzerns mit seinen innovativen Produkten entlang der automobilen Wertschöpfungskette.

Volkswagen Finanzdienstleistungen setzte im September 2018 sein internationales Wachstum fort und erweiterte das Leistungsportfolio um Volkswagen Group of America Fleet Services: Über die Zusammenarbeit zwischen der Volkswagen Credit, Inc. und dem US-amerikanischen Unternehmen Merchants können Großkunden auf dem US-Markt mit einem umfassenden Full-Service-Leasing bedient werden. Dazu werden Lösungen in den Bereichen Sourcing, Finanzierung, Service und Remarketing zur Verfügung gestellt.

Ebenfalls im September hat Volkswagen Finanzdienstleistungen für ihre Gebrauchtwagenplattform heycar Daimler Financial Services als Partner und Investor gewinnen können. Der Einstieg erfolgt im Wege einer Kapitalerhöhung. Nach Abschluss der Transaktion wird Daimler mit 20% an der Mobility Trader Holding GmbH beteiligt sein, welche über eine Tochtergesellschaft die Plattform heycar im deutschen Markt betreibt. Die Transaktion steht unter dem Vorbehalt der Freigabe durch die zuständigen Kartellbehörden.

Volkswagen Finanzdienstleistungen nutzt als wesentliche Refinanzierungsquellen Geld- und Kapitalmarktinstrumente, Asset Backed Securities (ABS)-Transaktionen sowie Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft.

Die bisher volumenstärkste Transaktion der Volkswagen Finanzdienstleistungen in diesem Jahr erzielte die Volkswagen Leasing GmbH mit drei Anleihen über insgesamt 2,5 Mrd.€. Die kürzeste Anleihe hat eine Laufzeit von zweieinhalb Jahren mit einem Volumen von 1 Mrd.€, eine weitere Anleihe mit einer Laufzeit von viereinhalb Jahren verfügt über ein Volu-

men von 750 Mio.€, die Anleihe mit der längsten Laufzeit über sieben Jahre hat ein Volumen von ebenfalls 750 Mio.€. Volkswagen Financial Services N.V. platzierte eine Anleihe mit einem Volumen von 500 Mio. GBP, etwa 556 Mio.€. Die Laufzeit beträgt etwas mehr als drei Jahre. Darüber hinaus hat die OOO Volkswagen Bank RUS 5 Mrd. RUB, etwa 70 Mio.€, am russischen Kapitalmarkt platziert. Die Laufzeit der Anleihe beträgt drei Jahre.

Die Volkswagen Bank GmbH hat mit dem Programm Driver 15 eine weitere ABS-Transaktion aus verbrieften Finanzierungsverträgen mit einem Volumen von mehr als 750 Mio.€ erfolgreich platziert. Darüber hinaus begab die Volkswagen Financial Services Australia Pty Limited eine Anleihe über 350 Mio. AUD, rund 224 Mio.€.

Im Berichtszeitraum lagen die neuen Vertragsabschlüsse im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft mit 5,2 (5,0) Mio. Kontrakten über dem Niveau des Vorjahres. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns belief sich bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 33,7 (33,5)%. Am 30. September 2018 übertraf der Gesamtvertragsbestand mit 17,6 Mio. Kontrakten den Stand vom 31. Dezember 2017 um 2,4%. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing war der Bestand mit 10,0 Mio. Kontrakten um 4,4% höher als am Jahresende 2017. Im Bereich Service/Versicherungen lag der Vertragsbestand mit 7,6 (7,6) Mio. Kontrakten auf dem Niveau vom Vorjahresende.

Am Ende des dritten Quartals 2018 hatte die Volkswagen Bank rund 1,5 (1,5) Mio. Einlagenkonten im Bestand.

Die Belegschaft von Volkswagen Finanzdienstleistungen belief sich am 30. September 2018 auf 14.015 (13.955) Mitarbeiter.

Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2018	2017 ³	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2018	2017 ³	2018	2017 ³
Umsatzerlöse	174.577	170.065	148.424	144.754	26.153	25.311
Kosten der Umsatzerlöse	-139.533	-137.425	-118.293	-116.856	-21.240	-20.570
Bruttoergebnis	35.043	32.640	30.131	27.899	4.912	4.741
Vertriebskosten	-15.068	-15.193	-14.005	-14.165	-1.063	-1.028
Verwaltungskosten	-6.234	-5.974	-4.827	-4.730	-1.407	-1.244
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-2.871	-836	-2.468	-286	-403	-550
Operatives Ergebnis	10.871	10.636	8.832	8.717	2.039	1.919
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	2.448	2.378	2.393	2.382	55	-4
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-800	-2.725	-799	-2.723	-1	-1
Finanzergebnis	1.647	-347	1.594	-341	54	-6
Ergebnis vor Steuern	12.518	10.290	10.426	8.376	2.092	1.913
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-3.142	-2.746	-2.442	-2.150	-700	-596
Ergebnis nach Steuern	9.376	7.543	7.984	6.227	1.392	1.317
davon entfallen auf						
Minderheiten	10	5	-33	-24	43	29
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	248	195	248	195	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	9.118	7.344	7.769	6.056	1.350	1.288
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	18,17	14,63				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	18,17	14,63				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	18,23	14,69				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	18,23	14,69				

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

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

3 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9 und IFRS 15).

Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	2018	2017 ¹
Ergebnis nach Steuern	9.376	7.543
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-270	1.940
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	77	-560
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-193	1.380
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren (Eigenkapitalinstrumente) nach Steuern	31	140
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	3	19
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-159	1.539
Währungsumrechnungsdifferenzen		
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-796	-1.951
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	1	-1
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-796	-1.952
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	6	-11
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-789	-1.962
Sicherungsgeschäfte		
im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI I)	-363	5.498
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-1.491	-246
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-1.854	5.252
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	524	-1.532
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-1.331	3.720
im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI II)	-939	273
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	225	-
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-714	273
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	212	-82
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-502	191
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)		
im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen	-18	-16
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	1	2
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) vor Steuern	-17	-15
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)	5	5
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) nach Steuern	-12	-10
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	25	-330
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-2.609	1.609
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-3.592	5.326
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	824	-2.178
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-2.768	3.148
Gesamtergebnis	6.608	10.692
davon entfallen auf		
Minderheiten	10	5
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	248	195
Aktionäre der Volkswagen AG	6.350	10.492

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9 und IFRS 15).

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2018	2017 ³	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2018	2017 ³	2018	2017 ³
Umsatzerlöse	55.200	54.716	46.709	46.366	8.491	8.350
Kosten der Umsatzerlöse	-44.984	-45.796	-38.111	-38.991	-6.873	-6.804
Bruttoergebnis	10.215	8.920	8.598	7.375	1.617	1.545
Vertriebskosten	-4.824	-4.916	-4.458	-4.562	-366	-354
Verwaltungskosten	-2.008	-1.978	-1.577	-1.591	-431	-387
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-673	-307	-597	-156	-76	-151
Operatives Ergebnis	2.711	1.720	1.966	1.066	745	654
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	767	742	752	749	16	-6
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	67	-972	69	-967	-1	-5
Finanzergebnis	835	-230	820	-219	14	-11
Ergebnis vor Steuern	3.546	1.491	2.787	847	759	643
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-782	-422	-597	-189	-185	-232
Ergebnis nach Steuern	2.764	1.069	2.190	658	574	411
davon entfallen auf						
Minderheiten	5	0	-5	-8	11	8
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	91	79	91	79	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	2.667	990	2.103	587	563	403
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	5,32	1,97				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	5,32	1,97				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	5,32	1,97				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	5,32	1,97				

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

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

3 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9 und IFRS 15).

Gesamtergebnisrechnung vom 1. Juli bis 30. September

Mio. €	2018	2017 ¹
Ergebnis nach Steuern	2.764	1.069
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-111	-21
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	31	18
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-80	-4
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren (Eigenkapitalinstrumente) nach Steuern	-1	92
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	3	18
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-78	106
Währungsumrechnungsdifferenzen		
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-302	-646
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	1	0
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-301	-646
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	1	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-300	-646
Sicherungsgeschäfte		
im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI I)	281	1.719
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-459	-469
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-179	1.250
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	51	-372
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-127	878
im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI II)	-358	101
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	110	-
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-248	101
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	74	-30
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-174	71
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)		
im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen	-16	-1
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) vor Steuern	-16	0
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)	5	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) nach Steuern	-11	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-69	-42
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-682	261
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-922	752
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	162	-385
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-760	367
Gesamtergebnis	2.003	1.436
davon entfallen auf		
Minderheiten	6	0
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	91	79
Aktionäre der Volkswagen AG	1.906	1.357

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9 und IFRS 15).

Bilanz zum 30. September 2018 und zum 31. Dezember 2017

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2018	2017	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2018	2017	2018	2017
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	269.254	262.081	139.649	140.912	129.605	121.169
Immaterielle Vermögenswerte	63.601	63.419	63.398	63.211	203	208
Sachanlagen	55.364	55.243	52.476	52.503	2.888	2.739
Vermietete Vermögenswerte	42.590	39.254	4.795	3.140	37.795	36.114
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	77.685	73.249	9	-7	77.676	73.256
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	30.014	30.916	18.971	22.065	11.043	8.851
Kurzfristige Vermögenswerte	174.603	160.112	87.952	80.210	86.651	79.902
Vorräte	45.558	40.415	41.304	36.113	4.254	4.302
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	50.806	53.145	-483	-686	51.290	53.832
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	36.324	32.040	17.127	17.354	19.196	14.686
Wertpapiere	16.741	15.939	13.621	13.512	3.120	2.427
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	25.175	18.457	16.384	13.826	8.791	4.632
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	115	-	90	-	24
Bilanzsumme	443.857	422.193	227.602	221.121	216.256	201.071
Passiva						
Eigenkapital	114.522	109.077	86.377	81.605	28.145	27.472
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	101.738	97.761	74.233	70.857	27.505	26.904
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	12.565	11.088	12.565	11.088	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	114.303	108.849	86.798	81.945	27.505	26.904
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	219	229	-421	-339	640	568
Langfristige Schulden	161.639	152.726	68.793	69.805	92.847	82.921
Finanzschulden	89.749	81.628	5.274	6.709	84.475	74.919
Rückstellungen für Pensionen	33.249	32.730	32.689	32.189	561	540
Sonstige Schulden	38.641	38.368	30.830	30.906	7.811	7.462
Kurzfristige Schulden	167.696	160.389	72.432	69.711	95.264	90.678
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte	3.456	3.795	3.456	3.795	-	-
Finanzschulden	85.820	81.844	-1.085	-458	86.905	82.302
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.464	23.046	20.717	20.497	2.747	2.548
Sonstige Schulden	54.955	51.705	49.344	45.877	5.611	5.828
Bilanzsumme	443.857	422.193	227.602	221.121	216.256	201.071

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

Eigenkapitalentwicklung

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung
Stand vor Anpassung am 01.01.2017	1.283	14.551	70.446	-1.117
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 9	-	-	57	-
Stand am 01.01.2017	1.283	14.551	70.503	-1.117
Ergebnis nach Steuern	-	-	7.344	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.380	-1.961
Gesamtergebnis	-	-	8.724	-1.961
Verrechnung Ergebnis aus Absicherung von Investitionen	-	-	-	-
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen ¹	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-1.015	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	-2	-
Stand am 30.09.2017	1.283	14.551	78.209	-3.078
Stand vor Anpassung am 01.01.2018	1.283	14.551	81.367	-3.223
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 9 und 15	-	-	-282	-
Stand am 01.01.2018	1.283	14.551	81.085	-3.223
Ergebnis nach Steuern	-	-	9.118	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-193	-790
Gesamtergebnis	-	-	8.925	-790
Verrechnung Ergebnis aus Absicherung von Investitionen	-	-	-	-
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen ²	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-1.967	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-10	-
Übrige Veränderungen	-	-	-7	-
Stand am 30.09.2018	1.283	14.551	88.026	-4.013

1 Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem im Juni 2017 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 3.500 Mio. €, reduziert um ein Disagio in Höhe von 4 Mio. € und abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 23 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 8 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

2 Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem im Juni 2018 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 2.750 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 19 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 6 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren. Durch die Kündigung der ersten Tranche des im September 2013 begebenen Hybridkapitals ergab sich im September 2018 ein Abgang von liquiden Mitteln in Höhe von 1.250 Mio. €. Hierbei waren außerdem Effekte in Höhe von 14 Mio. € zu berücksichtigen.

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	
-457	-	-2	417	7.567	92.689	221	92.910	
-	-57	-	-	-	-	-	-	
-457	-57	-2	417	7.567	92.689	221	92.910	
-	-	-	-	195	7.539	5	7.543	
3.720	191	130	-311	-	3.148	0	3.148	
3.720	191	130	-311	195	10.687	5	10.692	
-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	3.481	3.481	-	3.481	
-	-	-	-	-291	-1.306	-5	-1.311	
-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	0	73	71	2	73	
3.263	134	129	106	11.024	105.621	224	105.845	
3.525	-	91	166	11.088	108.849	229	109.077	
56	63	-225	-	-	-388	1	-387	
3.581	63	-133	166	11.088	108.461	229	108.690	
-	-	-	-	248	9.366	10	9.376	
-1.331	-502	19	28	-	-2.768	0	-2.768	
-1.331	-502	19	28	248	6.598	10	6.608	
-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	-	-	-	-	
-	-	-	-	1.501	1.501	-	1.501	
-	-	-	-	-362	-2.329	-4	-2.334	
-	-	-	-	-	-10	-18	-28	
-	-	-	-	91	83	2	85	
2.250	-439	-114	194	12.565	114.303	219	114.522	

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 30. September

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2018	2017 ⁷	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2018	2017 ⁷	2018	2017 ⁷
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	18.038	18.833	13.428	14.125	4.609	4.709
Ergebnis vor Steuern	12.518	10.290	10.426	8.376	2.092	1.913
Ertragsteuerzahlungen	-2.905	-2.701	-3.028	-2.545	124	-156
Abschreibungen ²	16.359	16.182	11.231	10.774	5.128	5.408
Veränderung der Pensionen	287	278	277	271	10	7
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	920	1.157	974	1.145	-55	12
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	260	-257	224	80	36	-337
Brutto-Cash-flow	27.439	24.949	20.104	18.102	7.335	6.847
Veränderung Working Capital	-18.329	-24.602	-5.173	-10.062	-13.156	-14.541
Veränderung der Vorräte	-5.387	-6.246	-5.539	-6.093	152	-153
Veränderung der Forderungen	-5.219	-2.119	-1.806	-1.586	-3.413	-533
Veränderung der Verbindlichkeiten	5.145	6.630	4.410	5.673	735	957
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-1.089	-7.223	-1.185	-7.318	96	95
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-8.802	-8.488	-834	-676	-7.968	-7.812
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-2.977	-7.157	-218	-61	-2.759	-7.095
Cash-flow laufendes Geschäft	9.110	346	14.931	8.040	-5.821	-7.694
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-11.839	-11.315	-11.441	-10.988	-398	-328
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-8.151	-7.300	-7.853	-7.089	-298	-211
Entwicklungskosten (aktiviert)	-3.505	-4.210	-3.505	-4.210	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-377	-116	-211	13	-166	-129
Netto-Cash-flow⁴	-2.728	-10.969	3.490	-2.948	-6.218	-8.022
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehen und Termingeldanlagen	-1.534	1.872	1.926	1.414	-3.460	458
Investitionstätigkeit	-13.373	-9.443	-9.515	-9.574	-3.858	131
Finanzierungstätigkeit	11.316	11.927	-2.530	3.250	13.845	8.677
davon: Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	1.491	3.473	1.467	2.536	24	937
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	-260	-675	-265	-596	4	-79
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	0	-	0	-	0	-
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	6.792	2.155	2.621	1.120	4.172	1.035
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.09.⁵	24.830	20.989	16.049	15.245	8.781	5.743
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	27.284	26.267	12.934	16.261	14.350	10.006
Brutto-Liquidität	52.114	47.255	28.983	31.506	23.131	15.749
Kreditstand	-175.569	-158.960	-4.189	-6.063	-171.380	-152.897
Netto-Liquidität am 30.09.⁶	-123.455	-111.705	24.794	25.443	-148.249	-137.148
nachrichtlich am 01.01.	-119.143	-107.950	22.378	27.180	-141.522	-135.130

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, Darlehen und Termingeldanlagen).

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

6 Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren, Darlehen an verbundene Unternehmen und Joint Ventures sowie Termingeldanlagen abzüglich Kreditstand (Lang- und Kurzfristige Finanzschulden).

7 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9 und IFRS 15).

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 2017 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 2018 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 von § 115 WpHG unterzogen.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2018 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

IFRS 9 – FINANZINSTRUMENTE

IFRS 9 ändert die Bilanzierungsvorschriften für die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, für Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten und für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen.

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten werden anhand des betriebenen Geschäftsmodells und der Struktur der Zahlungsströme bestimmt. Ein finanzieller Vermögenswert wird dabei beim erstmaligen Ansatz entweder als „zu fortgeführten Anschaffungskosten“, als „zum beizulegenden Zeitwert mit erfolgsneutraler Erfassung der Wertänderungen im Sonstigen Ergebnis“ oder als „zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung der Wertänderungen in der Gewinn- und Verlustrechnung“ klassifiziert. Die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Verbindlichkeiten erfolgen unter IFRS 9 weitgehend unverändert zu den Bilanzierungsvorschriften nach IAS 39.

Das Modell zur Ermittlung von Wertminderungen und der Bildung von Risikovorsorgen verändert sich von einem Modell bereits eingetretener Kreditausfälle (Incurred Credit Loss Modell) zu einem Modell erwarteter Kreditausfälle (Expected Credit Loss Modell). Diese geänderte Bewertungsmethodik führt zu einer Erhöhung der Risikovorsorge. Die Erhöhung der Risikovorsorge resultiert zum einen aus der Anforderung auch für nicht notleidende finanzielle Vermögenswerte, bei denen sich das Kreditrisiko seit dem erstmaligen Ansatz nicht wesentlich erhöht hat, eine Risikovorsorge zu bilden. Zum anderen ergibt sich der Anstieg aus der Anforderung, für finanzielle Vermögenswerte, bei denen sich das Kreditrisiko seit dem Erstansatz wesentlich erhöht hat, eine Risikovorsorge auf Basis der gesamten erwarteten Restlaufzeit zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen ergeben sich unter IFRS 9 sowohl Erweiterungen von Designationsmöglichkeiten als auch die Notwendigkeit zur Implementierung komplexerer Buchungs- und Bewertungslogiken. Darüber hinaus entfallen mit IFRS 9 die quantitativen Grenzen für den Effektivitätstest.

Weiterhin ändert sich die Reklassifizierungspraxis unter IFRS 9. Es ist in Abhängigkeit der Marktentwicklung von einer stärkeren Beeinflussung des Operativen Ergebnisses durch Sicherungsgeschäfte auszugehen. Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Dadurch ergab sich in den ersten neun Monaten des Geschäftsjahres 2017 ein Effekt auf das Ergebnis nach Steuern in Höhe von – 191 Mio. €.

Zudem ergeben sich deutlich umfangreichere Anhangangaben.

Die folgenden Tabellen stellen die wesentlichen Auswirkungen aus den neuen Bilanzierungsvorschriften des IFRS 9 für die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, für Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten und für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen dar.

Innerhalb der Klasse der derivativen Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen lagen durch IFRS 9 keine Umgliederungen aus beziehungsweise in andere Klassen vor.

ANPASSUNG DER BILANZWERTE AUF DEN 01.01.2018 DURCH IFRS 9

Mio. €	31.12.2017		01.01.2018	
	Vor Anpassungen	Anpassungen	Nach Anpassungen	
Aktiva				
Langfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	73.249	-173	73.076	
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	30.916	52	30.967	
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	53.145	-122	53.023	
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	32.040	-206	31.834	
Wertpapiere	15.939	2	15.941	
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	18.457	-2	18.456	
Passiva				
Eigenkapital				
Summe Eigenkapital	109.077	-391	108.687	
Langfristige Schulden				
Sonstige Schulden	38.368	-67	38.302	
Kurzfristige Schulden				
Sonstige Schulden	51.705	7	51.712	

Neben der dargestellten Anpassung hatte die geänderte Vorschrift zur Bildung von Risikovorsorgen auch Einfluss auf die Bewertung der vermieteten Vermögenswerte. Hieraus ergab sich ein Anpassungseffekt in Höhe von 43 Mio. € (Ausweis in den vermieteten Vermögenswerten: 35 Mio. €; in den Vorräten: 7 Mio. €). Dieser Erstanwendungseffekt wurde unter der Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

**ÜBERLEITUNG DER KLASSEN DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN
VON IAS 39 AUF IFRS 9 ZUM 1. JANUAR 2018**

Mio. €	UMGLIEDERUNGEN			
	ZUM FAIR VALUE BEWERTET IAS 39	AUS ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	IN ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	ZUM FAIR VALUE BEWERTET IFRS 9
	Buchwert 31.12.2017	Fair Value 31.12.2017	Fair Value 31.12.2017	Buchwert 01.01.2018
Langfristige Vermögenswerte				
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–
Sonstige Beteiligungen	243	–	–	243
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	533	–	533
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	776	–	–	776
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	44	–	44
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	0	–	0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	936	5	–	941
Wertpapiere	15.939	–	79	15.861
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	–	–	–
Langfristige Schulden				
Finanzschulden	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	774	–	–	774
Kurzfristige Schulden				
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	–	–	–
Finanzschulden	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	766	–	–	766

ÜBERLEITUNG DER KLASSEN DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN VON IAS 39 AUF IFRS 9 ZUM 1. JANUAR 2018

Mio. €	UMGLIEDERUNGEN										
	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET IAS 39		AUS ZUM FAIR VALUE BEWERTET					IN ZUM FAIR VALUE BEWERTET		ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET IFRS 9	
	Buchwert 31.12.2017	Fair Value 31.12.2017	Fair Value 31.12.2017	Anpassung		Buchwert 01.01.2018	Buchwert 31.12.2017	Fair Value 31.12.2017	Buchwert 01.01.2018	Fair Value 01.01.2018	
				Buchwert 01.01.2018	Risiko- vorsorge 01.01.2018						
Langfristige Vermögenswerte											
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sonstige Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	73.249	75.049	-	-	-	-	533	533	72.716	74.516	
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.364	4.391	-	-	-	-	-	-	4.364	4.391	
Kurzfristige Vermögenswerte											
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13.357	13.357	-	-	-	-	44	44	13.313	13.313	
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	53.145	53.145	-	-	-	-	0	0	53.145	53.145	
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	9.153	9.153	-	-	-	-	5	5	9.148	9.148	
Wertpapiere	-	-	79	-	0	78	-	-	78	78	
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	18.457	18.457	-	-	-	-	-	-	18.457	18.457	
Langfristige Schulden											
Finanzschulden	81.628	82.567	-	-	-	-	-	-	81.628	82.567	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.630	1.633	-	-	-	-	-	-	1.630	1.633	
Kurzfristige Schulden											
Minderheits-gesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	3.795	3.811	-	-	-	-	-	-	3.795	3.811	
Finanzschulden	81.844	81.844	-	-	-	-	-	-	81.844	81.844	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.046	23.046	-	-	-	-	-	-	23.046	23.046	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	7.358	7.358	-	-	-	-	-	-	7.358	7.358	

ÜBERLEITUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE VON IAS 39 ZU IFRS 9 ZUM 01.01.2018

Mio. €	Aus Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IAS 39	Aus Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte IAS 39	Keine Bewertungskategorie nach IAS 39	Summe
In Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9				
31.12.2017	63	-	-	63
Anpassungen	-63	-	-	-63
01.01.2018	-	-	-	-
In Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9 (Eigenkapitalinstrumente)				
31.12.2017	396	-	-	396
Anpassungen	2	-	-	2
01.01.2018	397	-	-	397
In Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete Vermögenswerte IFRS 9 (Fremdkapitalinstrumente)				
31.12.2017	-	-	-	-
Anpassungen	-	-	-	-
01.01.2018	-	-	-	-
In Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Vermögenswerte IFRS 9				
31.12.2017	-	3.046	-	3.046
Anpassungen	-	318	-	318
01.01.2018	-	3.364	-	3.364
In Leasingforderungen				
31.12.2017	-	-	982	982
Anpassungen	-	-	238	238
01.01.2018	-	-	1.221	1.221
In Vermögenswerte IFRS 15				
31.12.2017	-	-	25	25
Anpassungen	-	-	3	3
01.01.2018	-	-	29	29
In Kreditzusagen				
31.12.2017	-	-	-	-
Anpassungen	-	-	11	11
01.01.2018	-	-	11	11
In Finanzgarantien				
31.12.2017	-	-	-	-
Anpassungen	-	-	5	5
01.01.2018	-	-	5	5
Summe 01.01.2018	397	3.364	1.266	5.027

**ÜBERLEITUNG DER BUCHWERTE DER ERFOLGSWIRKSAM ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN
FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE VON IAS 39 AUF IFRS 9**

Mio. €	Buchwert IAS 39 31.12.2017	Umgliederungen	Anpassungen IFRS 9	Buchwert IFRS 9 01.01.2018	Veränderung Gewinnrücklagen 01.01.2018
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IAS 39	1.712				
Hinzurechnungen					
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte IAS 39		13.124	-230	12.894	230
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte IAS 39		580	-9	571	9
Abzüge					
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9		-	-	-	-
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9		-	-	-	-
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9				15.177	

**ÜBERLEITUNG DER BUCHWERTE DER ERFOLGSNEUTRAL ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN
FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE VON IAS 39 AUF IFRS 9**

Mio. €	Buchwert IAS 39 31.12.2017	Umgliederungen	Anpassungen IFRS 9	Buchwert IFRS 9 01.01.2018	Veränderung Gewinnrücklagen 01.01.2018
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte IAS 39	16.182				
Hinzurechnungen					
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte IAS 39		5	-	5	-
Abzüge					
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9		79	-	79	-
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9		13.124	-	13.124	-
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9				2.984	

**ÜBERLEITUNG DER BUCHWERTE DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN
FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE VON IAS 39 AUF IFRS 9**

Mio. €	Buchwert IAS 39 31.12.2017	Umgliederungen	Anpassungen IFRS 9	Buchwert IFRS 9 01.01.2018	Veränderung Gewinnrücklage 01.01.2018
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte IAS 39	125.550				
Hinzurechnungen					
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte IAS 39		79	0	78	0
Abzüge					
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9		5	–	5	–
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9		580	–	580	–
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9				125.044	

IFRS 15 – ERLÖSE AUS VERTRÄGEN MIT KUNDEN

IFRS 15 fasst die Bilanzierungsvorschriften zur Umsatzrealisierung neu. Der Volkswagen Konzern wendet die modifizierte retrospektive Transitionsmethode an. Wesentliche Umstellungseffekte haben sich für den Volkswagen Konzern zum 1. Januar 2018 nicht ergeben, da die bisherige Vorgehensweise bereits überwiegend in Einklang mit den Neuregelungen steht.

Im Teilkonzern MAN kommt es für bestimmte Vertragsarten zu einer zeitlich nachgelagerten Erfassung der Umsatzerlöse im Vergleich zur bisherigen Bilanzierung. Korrespondierend dazu werden die Sonstigen Rückstellungen und Sonstigen Verbindlichkeiten angepasst. Als Folge der bilanziellen Berücksichtigung von fälligen aber noch nicht vom Kunden in Form von Zahlungsmitteln geleisteten Anzahlungen hat sich die Bilanz zum 1. Januar 2018 gegenüber dem Vorjahr um 0,2 Mrd. € verlängert.

Ab dem Geschäftsjahr 2018 sind bestimmte bisher in den Vertriebskosten zu erfassende Umsätze (insbesondere an Dritte geleistete Finanzierungszuschüsse) den Erlösschmälerungen zuzuordnen.

Darüber hinaus ist die Auflösung von Rückstellungen für Erlösschmälerungen ab dem Geschäftsjahr 2018 nicht mehr als Sonstiger betrieblicher Ertrag zu zeigen, sondern unter den Umsatzerlösen auszuweisen. Hierdurch kommt es zu einer Verschiebung zwischen dem Sonstigen betrieblichen Ergebnis und den Umsatzerlösen in Höhe von 0,7 Mrd. €.

Zur Vereinheitlichung der Darstellung und für eine bessere Vergleichbarkeit wurde in diesem Zusammenhang auch der Ausweis der anderen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden angepasst und eine Zuordnung zu denjenigen Funktionsbereichen vorgenommen, über die sie gebildet wurden. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Das Sonstige betriebliche Ergebnis des Vorjahres hat sich dadurch um 1,9 Mrd. € verringert. Die Kosten der Umsatzerlöse (1,5 Mrd. €) sowie die Vertriebs- (0,4 Mrd. €) und Verwaltungskosten (67 Mio. €) wurden in entsprechendem Umfang entlastet.

Des Weiteren wurde mit der Einführung von IFRS 15 festgestellt, dass einzelne Vertriebsprogramme in bestimmten Ländern den Erlösschmälerungen statt den Vertriebskosten zuzuordnen sind. Daher wurden die Vertriebskosten des Vorjahres um 0,8 Mrd. € angepasst. Die Umsatzerlöse verringerten sich entsprechend.

SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 1,9% (31. Dezember 2017: 1,9%) 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 2017 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2017 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 2017 ist auch im Internet unter www.volkswagenag.com/ir 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_x)-Emissionen festgestellt wurden. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieseldematik. Detaillierte Erläuterungen hierzu finden sich im Konzernabschluss 2017 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

In diesem Zusammenhang waren im Geschäftsjahr 2018 zusätzliche Sondereinflüsse von 2,4 Mrd. € zu erfassen. Wesentlicher Hintergrund für die Aufwendungen sind die von der Staatsanwaltschaft Braunschweig und der Staatsanwaltschaft München II im Zusammenhang mit der Dieseldematik erlassenen Geldbußen in Höhe von insgesamt 1,8 Mrd. € sowie höhere Rechtsverteidigungskosten.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen sowie aus den fortgeführten Untersuchungen und Befragungen zur Dieseldematik und bei weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten keine materiellen Auswirkungen auf den Quartalsabschluss.

Die Hauptversammlung der MAN SE hat im Juni 2013 dem Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages zwischen der MAN SE und der Volkswagen Truck & Bus GmbH, einer Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zugestimmt. Der Vertrag sieht vor, dass den Minderheitsaktionären der MAN SE entweder eine Barabfindung gemäß § 305 AktG oder eine Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG für jedes volle Geschäftsjahr zusteht. Im Juli 2013 ist ein Spruchverfahren eingeleitet worden, in dem die Angemessenheit der im Vertrag geregelten Barabfindung gemäß § 305 AktG und der Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG überprüft wurde.

Am 26. Juni 2018 hat das Oberlandesgericht München im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung und des Ausgleichsanspruchs der Minderheitsaktionäre der MAN SE rechtskräftig entschieden, dass der jährliche Ausgleichsanspruch je Aktie anzuheben ist. Die in erster Instanz vom Landgericht München I erhöhte Abfindung in Höhe von 90,29 € je Aktie wurde bestätigt. Im Rahmen eines Berichtigungsprozesses hat das Oberlandesgericht München am 30. Juli 2018 den jährlichen Ausgleichsanspruch auf 5,47 € brutto (abzüglich etwaiger Körperschaftsteuer und etwaigem Solidaritätszuschlag nach dem jeweils für diese Steuern für das betreffende Geschäftsjahr geltenden Steuersatz) festgesetzt.

Mit dem Beschluss waren die den Minderheitsgesellschaftern gewährten Andienungs- und Ausgleichsrechte neu zu bewerten. Hieraus ergab sich im Zeitraum von Januar bis Juni 2018 ein Aufwand im Übrigen Finanzergebnis von 0,4 Mrd. €. Im August 2018 wurde der Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE außerordentlich zum 1. Januar 2019 gekündigt. Aus der hieraus resultierenden Anpassung der Berechnung ergab sich im Übrigen Finanzergebnis ein Ertrag von 0,4 Mrd. €. Außerdem sind im dritten Quartal 2018 für Ausgleichszahlungen und den Erwerb angedienter Aktien Mittel in Höhe von 0,3 Mrd. € abgeflossen. Die in der Bilanz ausgewiesenen „Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ reduzieren sich entsprechend.

Nach dem Bilanzstichtag wurden dem Volkswagen Konzern 17,8 Mio. Aktien angedient. Auf diese entfällt ein Abfindungsanspruch von 1,6 Mrd. €, der im vierten Quartal 2018 zur Auszahlung kommt.

Nach Andienung hält der Volkswagen Konzern 86,9 % der Anteile an der MAN SE.

Weitere Angaben finden sich unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

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.

VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Am 1. Juni 2017 wurde die teilweise Veräußerung der PGA Group SAS, Paris, Frankreich, durch die POFIN Financial Services Verwaltungs GmbH, Freilassing, an die Emil Frey-Gruppe umgesetzt. Der Verkauf steht im Zusammenhang mit der strategischen Weiterentwicklung des Händlernetzes der Porsche Holding Salzburg und der damit verbundenen Fokussierung auf Handelsbetriebe der Marken des Volkswagen Konzerns.

Die Transaktion umfasste Handelsbetriebe in Polen, den Niederlanden, Belgien sowie teilweise in Frankreich. Für den Volkswagen Konzern ergab sich im Vorjahr hieraus ein positiver Effekt auf die Netto-Liquidität in Höhe von 0,8 Mrd. € sowie unter Berücksichtigung der abgehenden Vermögenswerte und Schulden ein unwesentlicher Ertrag, der im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen wurde.

Insgesamt sind durch die Transaktion Vermögenswerte in Höhe von 2,5 Mrd. € und Schulden in Höhe von 2,1 Mrd. € abgegangen. Bei den Vermögenswerten handelte es sich im Wesentlichen um langfristige Vermietete Vermögenswerte (0,6 Mrd. €) sowie um Vorratsvermögen (1,0 Mrd. €). Die Schulden betrafen hauptsächlich langfristige und kurzfristige Sonstige Verbindlichkeiten (0,9 Mrd. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (0,7 Mrd. €).

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIERTEN UNTERNEHMEN

Der Audi Teilkonzern, die BMW Group und die Daimler AG haben im Jahr 2015 die There Holding B.V., Rijswijk, Niederlande, gegründet, an der sie sich zu je 33,3% beteiligt haben. Im Dezember 2016 unterzeichnete die There Holding B.V. mit der Intel Holdings B.V., Schiphol-Rijk, Niederlande, einen Vertrag zum Verkauf von 15% der Anteile an der HERE International B.V., Rijswijk, Niederlande. Die Transaktion mit der Intel Holdings B.V. wurde am 31. Januar 2017 vollzogen. Dies führte auf Ebene der There Holding B.V. zu einem Beherrschungsverlust im Sinne des IFRS 10. Aus der Entkonsolidierung ergab sich für den Volkswagen Konzern ein anteiliger Ergebniseffekt von 183 Mio. €, der im Vorjahr im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen wurde. Da weiterhin ein maßgeblicher Einfluss besteht, wird die HERE International B.V. als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Abschluss der There Holding B.V. einbezogen. Am Beteiligungsverhältnis des Volkswagen Konzerns an der There Holding B.V. ergab sich durch diesen Verkauf keine Änderung. Im Februar 2018 wurde bei der There Holding B.V. eine Kapitalherabsetzung vorgenommen. Der auf den Volkswagen Konzern entfallende Anteil betrug 96 Mio. €.

Im Dezember 2017 wurden mit der Robert Bosch Investment Nederland B.V., Boxtel, Niederlande, sowie der Continental Automotive Holding Netherlands B.V., Maastricht, Niederlande, Verträge zur Veräußerung von Anteilen an der There Holding B.V. unterzeichnet. Die Robert Bosch Investment Nederland B.V. sowie die Continental Automotive Holding Netherlands B.V. haben damit jeweils 5,9% an der There Holding B.V. erworben. Die Transaktionen wurden am 28. Februar 2018 vollzogen. Der Audi Teilkonzern, die BMW Group und die Daimler AG haben ihre Anteile in gleicher Höhe veräußert. Die Beteiligungsquote des Volkswagen Konzerns reduzierte sich somit auf 29,4%. Im Hinblick auf die Finanz- und Ertragslage ergaben sich keine wesentlichen Effekte.

Im Juni 2018 wurde bei der There Holding B.V. eine Kapitalerhöhung vorgenommen, an der der Volkswagen Konzern teilgenommen hat. Die At Equity bewerteten Anteile erhöhten sich um 31 Mio. € und die Beteiligungsquote beträgt nun rund 29,5%.

Anfang September 2016 gaben die Volkswagen Truck & Bus GmbH, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, und der US-amerikanische Nutzfahrzeughersteller Navistar International Corporation, Lisle, USA, (Navistar) bekannt, eine Vereinbarung zum Abschluss einer weitreichenden Allianz unterzeichnet zu haben. Die Kooperation bezieht sich insbesondere auf die Zusammenarbeit bei technischen Komponenten sowie den Einkauf. Der Vollzug der Transaktion erfolgte am 28. Februar 2017. Die Volkswagen Truck & Bus GmbH hat im Rahmen einer Kapitalerhöhung 16,6% der Unternehmensanteile an Navistar erworben und 15,76 USD je Aktie gezahlt. Der Kaufpreis beläuft sich auf 0,3 Mrd. €. Aufgrund der Vertretung von Volkswagen im Board of Directors von Navistar sowie der vereinbarten Kooperationen wird die Beteiligung an Navistar im Konzernabschluss unter den At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. – 3. QUARTAL 2017¹

Mio. €	Pkw	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanz- dienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	102.552	18.670	–	–	121.222	–14.694	106.528
Originalteile	9.432	2.387	–	–	11.820	–80	11.739
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	9.622	1.349	–	–	10.971	–341	10.629
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	8.430	521	–	–	8.951	–874	8.077
Power Engineering	–	–	2.355	–	2.355	–2	2.353
Motorräder	483	–	–	–	483	–	483
Vermiet- und Leasinggeschäft	600	1.366	–	19.540	21.505	–3.065	18.440
Zinsen und ähnliche Erträge	181	3	–	5.261	5.445	–114	5.331
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	–	–	–	–	–
Sonstige Umsatzerlöse	7.690	1.462	–	509	9.662	–3.177	6.485
	138.989	25.757	2.355	25.311	192.412	–22.347	170.065

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterung IFRS 15).

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. – 3. QUARTAL 2018

Mio. €	Pkw	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanz- dienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	101.756	18.506	–	–	120.262	–12.324	107.938
Originalteile	9.513	2.478	–	–	11.991	–77	11.914
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	8.369	1.384	–	–	9.753	–474	9.279
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	9.754	886	–	–	10.640	–1.311	9.329
Power Engineering	–	–	2.489	–	2.489	–1	2.487
Motorräder	483	–	–	–	483	–	483
Vermiet- und Leasinggeschäft	633	1.261	–	20.152	22.046	–3.139	18.907
Zinsen und ähnliche Erträge	176	4	–	5.382	5.563	–130	5.433
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	1.212	73	0	–	1.285	69	1.354
Sonstige Umsatzerlöse	8.625	1.696	–	619	10.940	–3.488	7.452
	140.521	26.289	2.489	26.153	195.452	–20.875	174.577

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

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 1.643 Mio. € (Vorjahr: 1.469 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus werden in den Kosten der Umsatzerlöse neben den planmäßigen auch außerplanmäßige Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte berücksichtigt. Die auf Basis aktualisierter Wertminderungstests ermittelten außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf insgesamt 566 Mio. € (Vorjahr: 730 Mio. €). Die Basis zur Berechnung der außerplanmäßigen Abschreibungen bildet der Nutzungswert.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. – 3. QUARTAL		%
	2018	2017	
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	9.850	9.844	0,1
davon: aktivierte Entwicklungskosten	3.505	4.210	-16,7
Aktivierungsquote in %	35,6	42,8	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	2.812	2.602	8,0
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	9.157	8.236	11,2

4. Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtszeitraums in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien.

Da die unverwässerte und die verwässerte Zahl der Aktien identisch sind, entspricht das unverwässerte auch dem verwässerten Ergebnis je Aktie. Gemäß § 27 der Satzung der Volkswagen AG steht der Vorzugsaktie eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zu.

		3. QUARTAL		1. – 3. QUARTAL	
		2018	2017 ¹	2018	2017 ¹
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien					
Stammaktien: unverwässert	Mio.	295,1	295,1	295,1	295,1
verwässert	Mio.	295,1	295,1	295,1	295,1
Vorzugsaktien: unverwässert	Mio.	206,2	206,2	206,2	206,2
verwässert	Mio.	206,2	206,2	206,2	206,2
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	2.764	1.069	9.376	7.543
Anteil von Minderheiten	Mio. €	5	0	10	5
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	91	79	248	195
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	2.667	990	9.118	7.344
Ergebnis je Aktie					
Stammaktien: unverwässert	€	5,32	1,97	18,17	14,63
verwässert	€	5,32	1,97	18,17	14,63
Vorzugsaktien: unverwässert	€	5,32	1,97	18,23	14,69
verwässert	€	5,32	1,97	18,23	14,69

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9).

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 30. SEPTEMBER 2018

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2018	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.09.2018
Immaterielle Vermögenswerte	63.419	3.854	314	3.358	63.601
Sachanlagen	55.243	7.932	545	7.267	55.364
Vermietete Vermögenswerte	39.218 ¹	15.879	6.703	5.804	42.590

1 Der Eröffnungsbilanzwert wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9).

6. Vorräte

Mio. €	30.09.2018	31.12.2017
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	5.747	4.858
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5.666	4.143
Fertige Erzeugnisse, Waren	28.416	26.514
Kurzfristiges Vermietvermögen	5.575	4.774
Geleistete Anzahlungen	166	127
Sicherungsgeschäfte Vorräte	-11	-
	45.558	40.415

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

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.09.2018	31.12.2017
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.702	13.357
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	19.622	18.683
	36.324	32.040

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2018 mit 456 Mio. € (Vorjahr: 513 Mio. €) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten auch Forderungen aus der Langfristfertigung (vertragliche Vermögenswerte).

Im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Klassifizierung von Finanzinstrumenten durch den IFRS 9 wurden zum 1. Januar 2018 Forderungen aus Händlerfinanzierung (Bestandteil der Forderungen aus Finanzdienstleistungen) in Höhe von 2,9 Mrd. € in die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen umgegliedert.

8. Eigenkapital

Im Juni 2018 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 2,8 Mrd. € emittiert. Die Hybridanleihe hat eine unbefristete Laufzeit und wurde in zwei durch die Emittentin kündbaren Tranchen begeben. Die erste Tranche (1,3 Mrd. € mit einem Kupon von 3,375 %) ist erstmals nach sechs Jahren, die zweite Tranche (1,5 Mrd. € mit einem Kupon von 4,625 %) nach zehn 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, vermindert um die Ertragsteuern, direkt im Eigenkapital erfasst.

Im Juli 2018 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2013 emittierte erste Tranche der Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1,3 Mrd. € aufgekündigt. Hierbei waren außerdem Effekte in Höhe von 14 Mio. € zu berücksichtigen. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren und hat das Eigenkapital und die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns entsprechend gekürzt. Aus der Rückzahlung der gekündigten Hybridanleihe ergab sich ein Mittelabfluss von 1,3 Mrd. €.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien und 206.205.445 nennwertlosen Vorzugsaktien zusammen und beträgt 1.283 Mio. € (Dezember 2017: 1.283 Mio. €).

Im Berichtszeitraum hat die Volkswagen AG eine Dividende in Höhe von 1.967 Mio. € (Vorjahr: 1.015 Mio. €) ausgeschüttet. Davon entfielen 1.151 Mio. € (Vorjahr: 590 Mio. €) auf Stammaktien und 817 Mio. € (Vorjahr: 425 Mio. €) auf Vorzugsaktien.

Die Anteile von Minderheiten entfallen im Wesentlichen auf die Aktionäre der RENK AG und der AUDI AG.

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2018	31.12.2017
Anleihen und Schuldverschreibungen	70.590	62.371
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	15.196	15.357
Einlagengeschäft	1.532	2.114
Übrige Finanzschulden	2.431	1.786
	89.749	81.628

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2018	31.12.2017
Anleihen und Schuldverschreibungen	39.477	36.652
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	15.804	14.487
Einlagengeschäft	29.403	29.291
Übrige Finanzschulden	1.136	1.414
	85.820	81.844

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 2017 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 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 ebenfalls 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 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben in den einzelnen Konzernbereichen durchgeführt. Der Fair Value der den Minderheitsgesellschaftern gewährten Andienungs-/Ausgleichsrechte wird mittels eines Barwertmodells ermittelt, das auf der vertraglich vereinbarten Barabfindung einschließlich Ausgleichzahlung sowie der gesetzlichen Mindestverzinsung und einem laufzeitäquivalenten, risikoadjustierten Diskontierungszinssatz basiert.

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 Finanzinstrumenten, 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.

Mit der erstmaligen Anwendung von IFRS 9 und IFRS 15 werden ab dem Geschäftsjahr 2018 die Buchwerte der vertraglichen Vermögenswerte und der Forderungen aus Versicherungsverträgen in der Klasse „Nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7“ ausgewiesen.

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

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 31. DEZEMBER 2017

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	NICHT IM ANWENDUNGS- BEREICH DES IFRS 7	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2017
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	8.205	8.205
Sonstige Beteiligungen	243	–	–	–	1.075	1.318
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	73.249	75.049	–	–	73.249
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	776	4.364	4.391	3.315	–	8.455
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	13.357	13.357	–	–	13.357
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	53.145	53.145	–	–	53.145
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	936	9.153	9.153	1.909	–	11.998
Wertpapiere	15.939	–	–	–	–	15.939
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	18.457	18.457	–	–	18.457
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	–	–	–	90	90
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	81.628	82.567	–	–	81.628
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	774	1.630	1.633	261	–	2.665
Kurzfristige Schulden						
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	3.795	3.811	–	–	3.795
Finanzschulden	–	81.844	81.844	–	–	81.844
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	23.046	23.046	–	–	23.046
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	766	7.358	7.358	446	–	8.570

**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 30. SEPTEMBER 2018**

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	NICHT IM ANWENDUNGS- BEREICH DES IFRS 7	BILANZ- POSTEN ZUM 30.09.2018
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	7.664	7.664
Sonstige Beteiligungen	171	–	–	–	1.256	1.427
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	278	77.408	79.347	–	–	77.685
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	966	4.187	4.185	1.887	–	7.040
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	16.395	16.395	–	306	16.702
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	50.784	50.784	–	–	50.806
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.243	9.367	9.367	1.484	13	12.107
Wertpapiere	16.638	103	103	–	–	16.741
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	25.175	25.175	–	–	25.175
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	89.749	90.039	–	–	89.749
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	693	1.954	1.955	235	–	2.882
Kurzfristige Schulden						
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	3.456	3.456	–	–	3.456
Finanzschulden	–	85.820	85.820	–	–	85.820
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	23.464	23.464	–	–	23.464
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	734	7.364	7.364	587	–	8.686

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. €	31.12.2017	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	243	103	–	140
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	776	–	705	71
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	936	–	933	3
Wertpapiere	15.939	15.939	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	774	–	242	532
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	766	–	533	233

Mio. €	30.09.2018	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	171	85	29	56
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	278	–	–	278
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	966	–	636	330
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	–	–	1
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	–	–	22
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.243	–	1.023	219
Wertpapiere	16.638	16.638	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	693	–	190	504
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	734	–	461	273

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2017	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.315	–	3.315	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.909	–	1.909	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	261	–	261	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	446	–	445	0

Mio. €	30.09.2018	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.887	–	1.887	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.484	–	1.484	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	235	–	235	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	587	–	587	–

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

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2017	152	230
Währungsänderungen	-8	-
Gesamtergebnis	46	275
erfolgswirksam	50	275
erfolgsneutral	-4	0
Zugänge (Zukäufe)	83	-
Realisierungen	-10	-67
Umgliederung in Stufe 2	-20	-2
Stand am 30.09.2017	243	437
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	50	-275
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-	-
davon entfallen auf Zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-	-
Finanzergebnis	50	-275
davon entfallen auf Zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	23	-274

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2018	823¹	765
Währungsänderungen	-26	0
Änderung Konsolidierungskreis	-181	-
Gesamtergebnis	95	126
erfolgswirksam	23	126
erfolgsneutral	72	-
Zugänge (Zukäufe)	313	7
Realisierungen	-88	-123
Umgliederung in Stufe 2	-29	1
Stand am 30.09.2018	906	777
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	23	-126
Sonstiges betriebliches Ergebnis	20	-126
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	19	-134
Finanzergebnis	3	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	0	-

1 Der Eröffnungsbilanzwert wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9).

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 dann 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 2018 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 31 Mio. € (Vorjahr: 12 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 2018 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 2018 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 2018 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 327 Mio. € (Vorjahr: 259 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2018 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 358 Mio. € (Vorjahr: 259 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. September 2018 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 7 Mio. € niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. September 2018 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 7 Mio. € höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogramme der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2018 um 10% höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 18 Mio. € höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogramme der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. September 2018 um 10% niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 18 Mio. € niedriger 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. €	30.09.2018	30.09.2017
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	25.175	21.395
Termingeldanlagen	-345	-406
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	24.830	20.989

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2018	2017
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	1.491	3.473
Dividendenzahlungen	-2.334	-1.311
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-28	-
Aufnahmen von Anleihen	22.603	21.195
Tilgungen von Anleihen	-11.701	-11.349
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	1.301	-65
Leasingzahlungen	-18	-16
	11.316	11.927

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, Nutzfahrzeuge, Power Engineering und Finanzdienstleistungen.

Die Aktivitäten des Segments Pkw erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Pkw sowie das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen. Im Berichtsegment Pkw werden die einzelnen Pkw-Marken des Volkswagen Konzerns, insbesondere aufgrund des hohen Maßes an technologischer und wirtschaftlicher Verzahnung im Produktionsverbund der einzelnen Marken, zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. 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 leichten Nutzfahrzeugen, 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 allokierte 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 2017¹

Mio. €	Pkw	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	124.789	20.096	2.353	22.766	170.005	60	170.065
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	14.200	5.661	2	2.545	22.407	-22.407	-
Umsatzerlöse	138.989	25.757	2.355	25.311	192.412	-22.347	170.065
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	9.562	1.484	-75	1.919	12.890	-2.254	10.636

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 15).

BERICHTSSEGMENTE 1. – 3. QUARTAL 2018

Mio. €	Pkw	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	127.051	21.106	2.487	23.776	174.420	157	174.577
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	13.471	5.183	1	2.377	21.032	-21.032	-
Umsatzerlöse	140.521	26.289	2.489	26.153	195.452	-20.875	174.577
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	9.544	1.486	-46	2.039	13.022	-2.151	10.871

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2018	2017 ¹
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	13.022	12.890
Nicht zugeordnete Bereiche	-1	36
Konzernfinanzierung	-9	9
Konsolidierung	-2.141	-2.298
Operatives Ergebnis	10.871	10.636
Finanzergebnis	1.647	-347
Konzernergebnis vor Steuern	12.518	10.290

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9).

14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Zum 30. September 2018 hält die Porsche SE mit 52,2% 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 nicht die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15% der Stammaktien gehören. Die Porsche SE hat aber die Möglichkeit, an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken und gilt damit als nahestehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	1. – 3. QUARTAL		1. – 3. QUARTAL	
	2018	2017	2018	2017
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	3	6	2	0
Aufsichtsräte	4	2	2	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	801	628	1.103	751
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	12.040	10.437	626	789
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	140	156	492	456
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	8	10	5	4

Mio. €	FORDERUNGEN AN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.09.2018	31.12.2017	30.09.2018	31.12.2017
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	8	13	106
Aufsichtsräte	0	0	235	254
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.212	1.480	1.332	1.773
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	11.466	9.889	2.843	2.168
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	77	76	495	572
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	3	2	1	1

Die in den obigen Tabellen dargestellten empfangenen Lieferungen und Leistungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen enthalten nicht die gefassten Dividendenbeschlüsse in Höhe von 3.394 Mio. € (Vorjahr: 3.539 Mio. €).

Die Forderungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 7.164 Mio.€ (Vorjahr: 6.277 Mio.€) sowie Forderungen aus Lieferungs- und Leistungsbeziehungen in Höhe von 3.860 Mio.€ (Vorjahr: 3.354 Mio.€). Die Forderungen gegenüber nicht konsolidierten Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 794 Mio.€ (Vorjahr: 1.038 Mio.€) sowie aus Lieferungs- und Leistungsbeziehungen in Höhe von 192 Mio.€ (Vorjahr: 224 Mio.€).

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

Die Verbindlichkeiten gegenüber der Porsche SE bestehen im Wesentlichen aus Termingeldeinlagen.

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

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 226 Mio.€ (Vorjahr: 220 Mio.€).

Die ausstehenden Forderungen gegenüber nahestehenden Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 74 Mio.€ (Vorjahr: 56 Mio.€) wertberichtigt. In den ersten drei Quartalen 2018 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 19 Mio.€ (Vorjahr: 2 Mio.€) an.

Der Volkswagen Konzern hat in den ersten neun Monaten Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 520 Mio.€ (Vorjahr: 136 Mio.€) getätigt.

15. Rechtsstreitigkeiten

Bei bestimmten als Pkw zugelassenen T6-Modellen (Klasse M1) mit Euro-6-Dieselmotoren wurde im Rahmen der Prüfung der Übereinstimmung der laufenden Neuproduktion mit dem genehmigten Typ (Conformity of Production) festgestellt, dass bestimmte technische Werte nicht vollumfänglich bestätigt werden konnten. Zur Sicherstellung dieser Übereinstimmung der Neuproduktion entwickelte die Volkswagen AG eine Softwaremaßnahme, die Ende Februar 2018 durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) genehmigt und in der Neuproduktion sowie auf bis dahin noch nicht ausgelieferte (insgesamt circa 30.000) Neufahrzeuge angewandt wurde. Die Volkswagen AG führte außerdem In-Use-Tests durch, um zu prüfen, ob die circa 200.000 bereits im Markt befindlichen T6-Gebrauchtfahrzeuge die technischen Werte einhalten. Die auf Vorschlag der Volkswagen AG durchgeführten Prüfungen fanden in enger Abstimmung mit dem KBA statt, das dieses Verfahren in einem Bescheid vom 1. März 2018 aufgenommen hat. Im Anschluss an weitere Prüfungen im August 2018 erfolgte auf Vorschlag der Volkswagen AG und in Übereinstimmung mit diesem Bescheid auch bei den T6-Gebrauchtfahrzeugen eine Softwaremaßnahme zur Sicherstellung der Übereinstimmung mit dem genehmigten Fahrzeugtyp.

Am 2. März 2018 wies das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die erste geänderte Sammelklage (First Amended Class Action Complaint) wegen des angeblichen Handels von Anleihen zu künstlich überhöhten Preisen und wegen des Wertverlusts dieser Anleihen nach der Bekanntgabe der „Notices of Violation“ durch die U.S. Environmental Protection Agency (EPA) in vollem Umfang ab, gestattete jedoch die Einreichung einer zweiten geänderten Klage. Am 2. April 2018 reichten die Kläger eine zweite geänderte Sammelklage ein bezüglich der die Volkswagen AG die Abweisung beantragt hat. Am 7. September 2018 wies das Gericht den Antrag von Volkswagen auf Klageabweisung zurück, wonach das Verfahren fortgeführt wird.

Die U.S. Securities and Exchange Commission (die „SEC“ – US-Börsenaufsicht) hat von der Volkswagen AG Informationen für die von der Volkswagen AG begebenen Anleihen angefordert, diese Anfrage bezieht sich auf mögliche Verletzungen von Wertpapiergesetzen, die daraus resultieren sollen, dass die Nichteinhaltung von US-amerikanischen Emissionsvorschriften durch bestimmte Volkswagen Dieselfahrzeuge nicht offen gelegt wurde.

Am 5. März 2018 gab ein Gericht im US-Bundesstaat Tennessee einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Tennessee gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Sowohl Volkswagen als auch Tennessee haben bezüglich der Entscheidung Rechtsmittel eingelegt.

Am 12. März 2018 gab ein Staatsgericht in Minnesota einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Minnesota gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Volkswagen hat bezüglich der Entscheidung Rechtsmittel eingelegt.

Am 15. März 2018 reichten die Hauptrechtsbeistände der Kläger in Bezug auf kartellrechtliche Verfahren gegen deutsche Automobilhersteller im Northern District von Kalifornien im Auftrag einer mutmaßlichen indirekten Käuferklasse und einer mutmaßlichen direkten Käuferklasse konsolidierte, geänderte Sammelklagen gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen sowie andere Hersteller ein. In den konsolidierten, geänderten Klagen wird behauptet, dass die Beklagten sich seit den 1990ern zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abstimmten, indem sie einen Austausch sensibler Geschäftsinformationen vereinbart hätten und unrechtmäßige Vereinbarungen bezüglich Technik, Kosten und Lieferanten eingegangen seien. Des Weiteren behaupten die Kläger, dass die Beklagten eine Beschränkung der Größe der AdBlue-Tanks vereinbart hätten, um sicherzustellen, dass die US-Emissions-Regulierungsbehörden keine eingehende Überprüfung des Emissionskontrollsystems in Fahrzeugen der Beklagten vornehmen würden und dass diese Vereinbarung für Volkswagen den Anstoß zur Erstellung des „Defeat Device“ gegeben hätte. In den Klagen wird überdies behauptet, dass die Beklagten sich bei der Festlegung des Preises des für ihre Automobile verwendeten Stahls abgestimmt hätten, indem sie mit deutschen Stahlherstellern eine Absprache zur Anwendung einer Zwei-Komponenten-Preisformel für Stahlkäufe getroffen hätten und eng zusammenarbeiteten, um der Förderung von Dieselfahrzeugen dienende, wissenschaftliche Studien zu erstellen. Am 17. Mai 2018 reichten alle Beklagten einen gemeinsamen Antrag auf Abweisung der zwei konsolidierten Sammelklagen ein. Am 24. Mai 2018 reichten die Beklagten auf Seiten von Volkswagen auch einen Einzelantrag auf Klageabweisung unter Geltendmachung von speziell auf sie zutreffenden Gründen ein. Die schriftlichen Stellungnahmen zu den Anträgen liegen vollständig vor, eine Anhörung ist derzeit für den 12. Februar 2019 anberaumt.

Am 22. März 2018 teilten die Volkswagen AG, bestimmte Tochterunternehmen und der Attorney General von Arizona einem Staatsgericht in Arizona mit, dass bezüglich der Verbraucherschutzrechtlichen und wett-

bewerbsrechtlichen Klagen in Arizona eine Vereinbarung erzielt worden sei. Am 24. Mai 2018 wies das zuständige Gericht auf Antrag beider Parteien die Klage in Arizona endgültig ab.

In Südkorea wurde die Freigabe für die letzten Fahrzeugcluster des Motortyps EA 189 am 28. März 2018 erteilt.

Das südkoreanische Umweltministerium hat bestimmte Emissionsstrategien in der Motorsteuerungssoftware verschiedener Dieselfahrzeuge mit einem V6- oder V8-Motor der Emissionsnorm Euro 6 als unzulässige Abschaltvorrichtung qualifiziert und am 4. April 2018 einen Rückruf angeordnet, gleiches gilt in Bezug auf das Dynamic Shift Program (DSP) in der Getriebesteuerung einiger Audi Fahrzeugmodelle.

Am 11. April 2018 gab ein Staatsgericht in Texas einem Antrag auf Einleitung eines Eilverfahrens (summary judgment) bezüglich der vom Attorney General von Texas gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Das Gericht in Texas wies den Antrag von Volkswagen auf eine erneute Prüfung beziehungsweise die Einlegung von Rechtsmitteln ab. Am 1. August 2018 legte Volkswagen bei einem texanischen Berufungsgericht Rechtsmittel gegen die Entscheidung des Prozessgerichts ein.

Am 16. April 2018 wies das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die von der Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida und Salt Lake County, Utah auf bundesstaatlicher und kommunaler Ebene erhobenen Umweltschutzklagen gegen bestimmte Tochterunternehmen der Volkswagen AG endgültig ab. Als Begründung führte das Gericht vorstehend benannte, derzeit in Tennessee, Minnesota, Texas sowie bei weiteren Staatsgerichten anhängige Verfahren an, in denen dieselbe Frage des Verhältnisses von US-Bundesrecht zum Recht von einzelnen US-Bundesstaaten verhandelt wird. Die Bezirke haben bezüglich der Entscheidung Rechtsmittel eingelegt.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren eröffnet. Sie bestätigte, dass sie unter anderem gegen den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG in seiner Eigenschaft als Mitglied des Vorstands der Porsche SE bezüglich seiner eventuellen Beteiligung an einer möglichen Marktmanipulation in Zusammenhang mit der gleichen Thematik ermittelt.

Des Weiteren hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart bezüglich der Dieseldiagnostik strafrechtliche Ermittlungen gegen ein Vorstandsmitglied, einen Mitarbeiter und einen ehemaligen Mitarbeiter der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wegen des Verdachts des Betruges und der unzulässigen Werbung eingeleitet. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Die Untersuchungen befinden sich in einem frühen Stadium. Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten. Sollten sich Erkenntnisse ergeben, die ein vorwerfbares Verhalten oder ein Organisationsverschulden begründen, wird der Vorstand beziehungsweise der Aufsichtsrat entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Am 18. April 2018 stimmten die EPA und die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien das California Air Resources Board (CARB) der zweiten Phase der emissionsbezogenen Anpassung betroffener 2,0 l TDI-Fahrzeuge mit Motoren der dritten Generation zu.

Damit konnten die Freigabeprozesse für die technischen Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge des Motortyps EA 189 – mit Ausnahme von Chile – in allen Ländern abgeschlossen werden.

Am 19. April 2018 genehmigte das US-Bundesgericht in der in Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die Vereinbarung der Parteien über die Verschiebung der zuvor für den 11. Mai 2018 angesetzten Anhörung zu dem Antrag der Beklagten auf Abweisung der konsolidierten Sammelklage, die auf den Vorwurf abstellt, die Beklagte habe die Existenz von Abschaltvorrichtungen in mit Automatikgetriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi verschleiert. Die Parteien haben vereinbart, die Anhörung zu dem Antrag weiter zu verschieben, eine Anhörung ist nicht terminiert.

Am 25. April 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie die Umweltbehörde des US-Bundesstaats Maryland (Department of the Environment) eine Vereinbarung bekannt, wonach umweltrechtliche Ansprüche des Bundesstaats Maryland und verbleibende Verbraucheransprüche wegen Rückgabe beziehungsweise Unterlassung beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht Maryland am 3. Mai 2018 genehmigtes Consent Decree.

Die Gerichte von Ontario und Quebec erteilten jeweils am 19. beziehungsweise 25. April 2018 die Genehmigung für einen Vergleich mit Verbrauchern, der seitens der Volkswagen AG und anderen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in Bezug auf 3,0 l TDI-Fahrzeuge geschlossen wurde.

Am 1. Mai 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des US-Bundesstaats West Virginia eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des US-Bundesstaats West Virginia beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht West Virginia am 1. Mai 2018 genehmigtes Consent Decree.

Am 29. August 2017 reichten Kläger beim US District Court für den Eastern District von New York im Auftrag einer mutmaßlichen Käuferklasse von American Depository Receipts der Volkswagen AG eine Klage gegen die Volkswagen AG und drei frühere sowie ein amtierendes Vorstandsmitglied ein. Die Kläger machen im Rahmen des US Securities Exchange Act von 1934 Ansprüche geltend, wonach die Beklagten bezüglich der Compliance-Maßnahmen der Volkswagen AG – insbesondere in wettbewerbs- und kartellrechtlicher Hinsicht und in Bezug auf Vorwürfe im Rahmen eines kartellrechtlichen Verfahrens gegen die Volkswagen AG im Northern District von Kalifornien – wesentliche falsche und unvollständige Aussagen getätigt haben sollen. Am 13. Juli 2018 reichten die Kläger eine geänderte Klage ein, die Abweisung dieser Klage wurde eingereicht.

Am 18. Mai 2018 stimmten die EPA und die CARB einer emissionsbezogenen Anpassung von Fahrzeugen der Generation 1.1 mit V6 3,0 l TDI-Motoren zu. Am 13. Juli 2018 haben die EPA und die CARB die Anpassungsmaßnahme für Fahrzeuge mit V6 3,0 l TDI-Motor der Generation 1.2 genehmigt.

Am 22. Mai 2018 reichten Kläger eine konsolidierte Sammelklage im Auftrag einer mutmaßlichen Klasse von bei Franchise-Handelsbetrieben tätigen Volkswagen Vertriebsmitarbeitern ein. Am 7. Juni 2018 bestellte das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ den Rechtsbeistand der Kläger als Interims-Hauptrechtsbeistand für die mutmaßliche Klasse.

Am 28. Mai 2018 wurde eine beim Bezirksgericht (Provincial Court) von Quebec eingereichte Sammelklage im Hinblick auf Ansprüche bezüglich Aktien der Volkswagen AG und American Depository Receipts zugelassen.

Am 1. Juni 2018 wurde beim Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ eine Änderungsanzeige des mit dem US-Justizministerium (DOJ) und der EPA abgeschlossenen dritten Partial Consent Decrees eingereicht, wonach bestimmte Fälligkeitstermine in Bezug auf die jährliche Berichterstattung geändert wurden. Auch für die im Third California Partial Consent Decree genannten Fälligkeitstermine in Bezug auf die jährliche Berichterstattung wurde am 30. August 2018 eine solche Änderungsanzeige beim gleichen Gericht eingereicht.

Am 5. Juni 2018 gab ein Staatsgericht in Illinois einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Illinois gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen statt. Der Bundesstaat hat bezüglich der Entscheidung Rechtsmittel eingelegt.

Am 6. Juni 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des US-Bundesstaats Oklahoma eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des Bundesstaats Oklahoma beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht Oklahoma am 6. Juni 2018 genehmigtes Consent Decree.

Im Rahmen der Durchsuchungsmaßnahmen vom 11. Juni 2018 wurde bekannt, dass die Staatsanwaltschaft München II das dort anhängige Ermittlungsverfahren ausgeweitet hat. Dem zugrundeliegenden Durchsuchungsbeschluss lässt sich entnehmen, dass nunmehr auch gegen den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG (zugleich ehemaliges Vorstandsmitglied der Volkswagen AG) und ein weiteres aktives Vorstandsmitglied der AUDI AG ermittelt wird. Vorgeworfen wird beiden Beschuldigten unter anderem Betrug im Zusammenhang mit dem Verkauf von Dieselfahrzeugen auf dem europäischen Markt im Zeitraum nach Herbst 2015. Der ehemalige Vorstandsvorsitzende der AUDI AG wurde am 18. Juni 2018 festgenommen und befindet sich seitdem in Untersuchungshaft. Die Staatsanwaltschaft München II ermittelt im Zusammenhang mit der Dieseldematik derzeit gegen 23 Personen. Die AUDI AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten. Sollten sich Erkenntnisse ergeben, die ein vorwerfbares Verhalten oder ein Organisationsverschulden begründen, wird der Vorstand beziehungsweise der Aufsichtsrat entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Am 13. Juni 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des Bundesstaats Vermont eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des Bundesstaats Vermont beigelegt werden. Am 16. Juli 2018 wurde eine gemeinsame Vereinbarung zur Abweisung der Klage bei dem Gericht in Vermont eingereicht.

Am 13. Juni 2018 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig einen Bußgeldbescheid gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldematik erlassen. Der Bußgeldbescheid knüpft an fahrlässige Aufsichtspflichtverletzungen von Mitarbeitern der Volkswagen AG in der Abteilung Aggregate-Entwicklung an und bezieht sich im Zeitraum von Mitte 2007 bis 2015 auf insgesamt 10,7 Mio. Fahrzeuge mit Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. € vor, die sich aus dem gesetzlichen Höchstmaß einer Ahndung in Höhe von 5 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile in Höhe von 995 Mio. € zusammensetzt. Die Volkswagen AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid ist das gegen die Volkswagen AG laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren beendet. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die

Volkswagen AG und ihre Konzerngesellschaften ist daher in Deutschland im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt betreffend die Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada, der Gegenstand des Bußgeldbescheids ist, nicht mehr zu erwarten. Somit geht Volkswagen davon aus, dass die Beendigung dieses Verfahrens auch erhebliche positive Auswirkungen auf weitere in Europa gegen die Volkswagen AG und ihre Konzerngesellschaften geführte behördliche Verfahren haben wird.

Am 11. Juli 2018 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig den Verteidigern der Beschuldigten und den Verteidigern der Volkswagen AG Einsicht in die Verfahrensakten des noch gegen Mitarbeiter der Volkswagen AG geführten sogenannten NO_x-Verfahrens gewährt. Am 3. September 2018 wurde zudem Akteneinsicht im beendeten Ordnungswidrigkeitenverfahren der Staatsanwaltschaft Braunschweig genommen. Dies ist für die Volkswagen AG ein weiterer Schritt bei der Aufarbeitung der Dieseldiagnostik.

Im Oktober 2018 hat die Staatsanwaltschaft München II einen Bußgeldbescheid gegen die AUDI AG im Zusammenhang mit Abweichungen von regulatorischen Vorgaben bei bestimmten von der AUDI AG hergestellten beziehungsweise vertriebenen V6/V8-Dieselmotoren und Dieselfahrzeugen erlassen. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 800 Mio.€ vor, die sich aus dem gesetzlichen Höchstmaß einer Ahndung in Höhe von 5 Mio.€ für eine fahrlässige Aufsichtspflichtverletzung in der Organisationseinheit „Abgas Service/Zulassung Aggregate“, sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile von 795 Mio.€ zusammensetzt. Die AUDI AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und einen Rechtsmittelverzicht erklärt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Die Geldbuße wurde zwischenzeitlich auch vollständig bezahlt und ist als vollstreckt anzusehen. Durch den Bußgeldbescheid ist das gegen die AUDI AG laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren beendet.

Am 25. Juni 2018 erteilte ein Staatsgericht in Pennsylvania seine Zustimmung zu einem Prozessvergleich, in dessen Rahmen eine frühere Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der bundesstaatlichen Umweltschutzklagen gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen vom Bundesstaat Pennsylvania und neun anderen Bundesstaaten umgesetzt wurde. Diese Staaten hatten sich gegen die Übernahme der bundesstaatlichen Emissionsnormen entschieden.

Am 26. Juni 2018 gab ein Staatsgericht in Missouri einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Missouri gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen statt. Missouri hat gegen diese Entscheidung keine Rechtsmittel eingelegt.

Am 6. Juli 2018 hat das Bundesverfassungsgericht über die Verfassungsbeschwerden im Zusammenhang mit der Durchsuchung bei der Kanzlei Jones Day entschieden und festgestellt, dass die Bestätigung der vorläufigen Sicherstellung von Mandatsunterlagen und Daten der Volkswagen AG nicht gegen Verfassungsrecht verstoßen hat. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden auch weiterhin und unter Einbeziehung der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts mit den staatlichen Behörden kooperieren.

In Österreich wurde im Berichtszeitraum die erstinstanzliche Zurückweisung der letzten dort noch anhängigen Anlegerklage im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik rechtskräftig.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig hat am 30. Juli 2018 im Rahmen des gegen Einzelpersonen geführten Ermittlungsverfahrens wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation ein Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Volkswagen AG nach § 30 OWiG eingeleitet. Am 24. August 2018 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig in diesem Verfahren den Verteidigern der Beschuldigten und den Verteidigern der Volkswagen AG Einsicht in die Ermittlungsakte gewährt.

Am 15. August 2018 lehnte ein Bezirksgericht in Ontario eine von Investoren in American Depository Receipts und Aktien der Volkswagen AG mutmaßliche Securities-Sammelklage unter anderem mit der Begründung ab, dass das Gericht für die Klage nicht zuständig sei. Ein Rechtsmittel gegen diese Entscheidung wurde am 14. September 2018 zugestellt.

In den USA einigten sich am 28. August 2018 die Volkswagen AG und eine mutmaßliche Käuferklasse von American Depository Receipts der Volkswagen AG auf eine Regelung der Ansprüche wegen angeblich erlittener Kursverluste infolge der in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge, gegen eine Ausgleichszahlung in Höhe von 48 Mio. USD. Der vorgeschlagene Vergleich unterliegt noch der Zustimmung des Gerichts.

Am 17. September 2018 beantragten die Volkswagen AG, die AUDI AG und bestimmte Tochterunternehmen beim Obersten Gerichtshof von Kanada die Zulassung der Berufung bezüglich der Entscheidung eines Bezirksgerichts von Quebec vom 24. Januar 2018, nach der eine Sammelklage in Bezug auf eine Verletzung des Umweltrechts allein wegen der Frage zugelassen wurde, ob Strafschadenersatz geltend gemacht werden könne.

Seit vielen Monaten untersucht die AUDI AG mit Hochdruck alle Dieselmotoren auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstspotenzial. Von Juli 2017 bis September 2018 sind die von der AUDI AG vorgeschlagenen Maßnahmen in verschiedenen Bescheiden des KBA zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet worden. Die im Mai 2018 angestoßenen Untersuchungen zu den aktuellen Fahr-

zeugkonzepten der Motorengenerationen Generation 2 evo und Generation 3 sind abgeschlossen. Die wesentlichen Ergebnisse sind dem KBA vorgestellt worden.

Von der financialright GmbH wurde, nach Einreichung einer Klage aus an sie abgetretenen Rechten von circa 2.000 Schweizer Kunden, eine weitere entsprechende Klage von rund 6.000 slowenischen Kunden gegen die Volkswagen AG erhoben.

Die private spanische Verbraucherschutzorganisation Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) hat am 9. Mai 2018 eine Sammelklage gegen die Volkswagen Group España Distribución S.A. erhoben. Die OCU vertritt rund 7.500 spanische Kunden.

Der Volkswagen AG wurden 14 von dem österreichischen Konsumentenschutz (VKI) erhobene Klagen zugestellt. In diesen werden für rund 8.400 Kunden Schadenersatzansprüche geltend gemacht, die an den VKI zum Inkasso abgetreten wurden. Darüber hinaus wurden der Volkswagen AG sechs Klagen der Plattform „Cobin Claims“ zugestellt, in denen abgetretene Schadenersatzansprüche von ungefähr 80 Kunden geltend gemacht werden.

Am 12. September 2018 wurde eine kundenseitige Sammelklage in Johannesburg gegen Volkswagen of South Africa Ltd. und diverse Händler erhoben.

In Polen wurden am 17. September 2018 weitere Sammelklagen von Kunden gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns erhoben.

In Deutschland sind im Zusammenhang mit der Dieseldematik kundenseitig rund 25.500 produktbezogene Einzelklagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Im Rahmen der in der Öffentlichkeit bereits bekannten kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie hat die Europäische Kommission am 18. September 2018 ein formelles Verfahren gegen die betroffenen Unternehmen eingeleitet. Die Untersuchungen dauern seit geraumer Zeit an. Wie der Pressemitteilung der Europäischen Kommission zu entnehmen ist, hat die Europäische Kommission den Untersuchungsgegenstand nunmehr lediglich auf den Bereich Emissionen begrenzt. Die Verfahrenseinleitung ist ein üblicher und rein prozessualer Verfahrensschritt, der von Volkswagen erwartet wurde. Der Volkswagen Konzern und die betreffenden Konzernmarken kooperieren vollumfänglich mit der Europäischen Kommission und werden die Kooperation auch weiterhin fortsetzen.

Darüber hinaus hat die italienische Wettbewerbsbehörde ein Verfahren wegen möglicher wettbewerbswidriger Absprachen (vermeintlicher Austausch von wettbewerblich sensitiven Informationen) gegen mehrere herstellereigene Automobilfinanzierungsgesellschaften, darunter die Volkswagen Bank GmbH, eingeleitet. Das Verfahren wurde später auf die relevanten Muttergesellschaften ausgeweitet, darunter die Volkswagen AG. Im Oktober 2018 haben die Volkswagen Bank GmbH und die Volkswagen AG Beschwerdepunkte erhalten, welche die Erkenntnisse der Behörde zusammenfassen und den vermeintlichen Verstoß beschreibt. Eine Bewertung des zugrundeliegenden Sachverhalts ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Am 26. Juni 2018 hat das Oberlandesgericht München im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung und des Ausgleichsanspruchs der Minderheitsaktionäre der MAN SE rechtskräftig entschieden, dass der jährliche Ausgleichsanspruch auf 5,47€ brutto (abzüglich etwaiger Körperschaftsteuer und etwaigem Solidaritätszuschlag nach dem jeweils für diese Steuern für das betreffende Geschäftsjahr geltenden Steuersatz) je Aktie anzuheben ist. Die in erster Instanz vom Landgericht München I erhöhte Abfindung in Höhe von 90,29€ je Aktie wurde bestätigt. Die Beschlüsse des Oberlandesgerichts München sind rechtskräftig und am 6. August 2018 im Bundesanzeiger veröffentlicht worden. Danach konnte die Barabfindung von 90,29€ je Aktie gemäß § 305 AktG noch binnen zwei Monaten angenommen werden. Daneben haben außenstehende MAN Aktionäre weitere Anträge an das Oberlandesgericht München gestellt, um auch die Erhöhung der im Jahr 2013 gezahlten Garantiedividende auf 5,47€ brutto zu erreichen. Die Entscheidung des Oberlandesgerichts München zu diesen nach Abschluss des Verfahrens gestellten Anträgen bleibt abzuwarten.

In den Steuerverfahren zwischen MAN Latin America und der brasilianischen Finanzverwaltung vertritt die brasilianische Finanzverwaltung bezüglich der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für MAN Latin America eine abweichende Auffassung der steuerlichen Auswirkungen. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären Gericht in 2018 Klage erhoben. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der gegebenenfalls nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für MAN Latin America positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 0,6 Mrd. € für den beklagten Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben wurde.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2018 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich der Abschnitte „Risiken aus der Dieseldiagnostik“ und „Rechtsstreitigkeiten/Dieseldiagnostik“ sowie der zugrunde liegenden Sachverhaltsdarstellung im Kapitel „Dieseldiagnostik“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2017 auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen sowie aus den fortgeführten Untersuchungen und Befragungen zur Dieseldiagnostik und bei weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten keine wesentlichen Änderungen.

16. Eventualverbindlichkeiten

Gegenüber den im Geschäftsbericht 2017 beschriebenen Eventualverbindlichkeiten ergeben sich bis zum 30. September 2018 keine wesentlichen Veränderungen.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2017 um 3,2 Mrd. € auf 27,7 Mrd. € erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung des Bestellobligos für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen um 3,5 Mrd. €.

Deutscher Corporate Governance Kodex

Die aktuellen Erklärungen nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, der AUDI AG, der MAN SE und der RENK AG sind auf den Internetseiten www.volkswagenag.com/ir, www.audi.com/cgk-erklaerung, www.man.eu/corporate beziehungsweise www.renk-ag.com/de/investor-relations/berichte dauerhaft zugänglich.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Hinsichtlich des Spruchverfahrens am Oberlandesgericht München zur Angemessenheit der Barabfindung und des Ausgleichsanspruchs der Minderheitsaktionäre der MAN SE sowie hinsichtlich der im August 2018 vorgenommenen außerordentlichen Kündigung des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages mit der MAN SE verweisen wir auf unsere Ausführungen zu den Wesentlichen Ereignissen. Nach dem Stichtag wurden dem Volkswagen Konzern 17,8 Mio. Aktien der MAN SE angedient. Auf diese entfällt ein Abfindungsanspruch in Höhe von 1,6 Mrd. €, der im vierten Quartal zur Auszahlung kommt.

Wolfsburg, 30. Oktober 2018

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung und verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2018, die Bestandteile des Quartalsfinanzberichts nach § 115 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 des Vorstands 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 sind.

Wir verweisen auf die im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“ und im Konzern-Zwischenlagebericht im Kapitel „Prognose-, Risiko- und Chancenbericht“ dargestellten aktualisierten Informationen im Zusammenhang mit der Dieselhematik, die neben den Ausführungen zu gegenüber der Gesellschaft und deren Tochtergesellschaften vorgebrachten Vorwürfen und angemeldeten Ansprüchen im Wesentlichen auf die im Konzernabschluss 2017 sowie die im Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2017 dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen verweisen.

Auf der Grundlage der dargestellten und diesem Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht zugrundeliegenden bisherigen Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten Maßnahmen zur Aufklärung des Sachverhalts gibt es unverändert keine Bestätigung dafür, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft vor Sommer 2015 Kenntnis von der bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten. Sollten im Rahmen der weiteren Untersuchungen neue Erkenntnisse über einen früheren Informationsstand der Vorstandsmitglieder zur Dieselthematik gewonnen werden, könnten diese gegebenenfalls Auswirkungen auf den Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht als auch auf den Jahres- bzw. Konzernabschluss sowie auf den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2017 und die Vorjahre haben.

Die bislang gebildeten Rückstellungen für Gewährleistungen und Rechtsrisiken basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand einschließlich den Ausführungen zu gegenüber der Gesellschaft und deren Tochtergesellschaften vorgebrachten Vorwürfen und angemeldeten Ansprüchen. Aufgrund der mit den laufenden und erwarteten Rechtsstreitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der Risiken anders ausfallen kann.

Unsere Urteile zum verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht sind diesbezüglich nicht modifiziert.

Hannover, den 30. Oktober 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Fahrzyklen

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 das Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) sukzessive abgelöst. Diese gilt seit Herbst 2017 für neue Fahrzeugtypen und ab September 2018 für alle Neufahrzeuge. Ziel dieses neuen Testzyklus ist, CO₂-Emissionen und Verbräuche praxisnäher anzugeben. Eine weitere wichtige europäische Verordnung ist auch die Real Driving Emission (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, bei der die Emissionen mittels mobiler Abgasmess-technik zusätzlich auch im realen Straßenverkehr überprüft werden.

Hybridanleihe

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

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 Rendite

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

Sachinvestitionsquote

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

Umsatzrendite vor Steuern

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

Impressum

HERAUSGEBER

Volkswagen AG
Finanzpublizität
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
Internet www.volkswagenag.com/ir

FINANZKALENDER

12. März 2019
Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG
2. Mai 2019
Zwischenbericht Januar – März 2019
14. Mai 2019
Hauptversammlung der Volkswagen AG
25. Juli 2019
Halbjahresfinanzbericht 2019
30. Oktober 2019
Zwischenbericht Januar – September 2019

Neben der deutschen Fassung erscheint der
Zwischenbericht in englischer Sprache.

Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:
www.volkswagenag.com/ir

Printed in Germany
858.809.584.00



www.volkswagenag.com