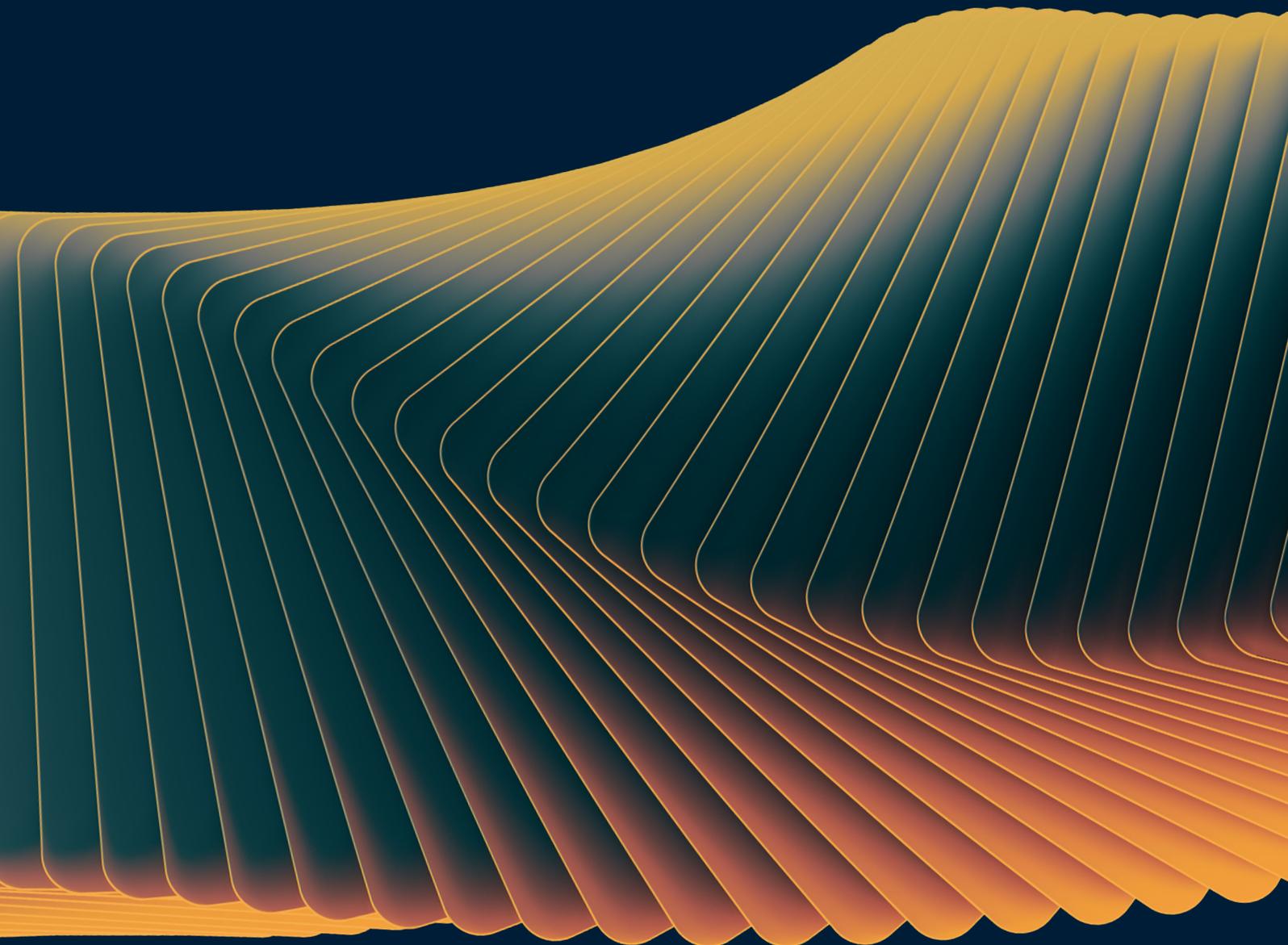


# HALBJAHRES- FINANZBERICHT

JANUAR - JUNI 2025



<b>1</b>	<b>Aktuelles</b>	<b>32</b>	<b>Markengruppen und Geschäftsfelder</b>
1	Wesentliche Zahlen		
2	Wesentliche Fakten		
<b>3</b>	<b>Zwischenlagebericht</b>	<b>36</b>	<b>Konzern- Zwischenabschluss (Kurzfassung)</b>
3	Geschäftsverlauf	36	Gewinn- und Verlustrechnung
16	Volkswagen Aktie	37	Gesamtergebnisrechnung
18	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	40	Bilanz
30	Ausblick	41	Eigenkapitalentwicklung
		42	Kapitalflussrechnung
		43	Anhang
		66	Versicherung der gesetzlichen Vertreter
		67	Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

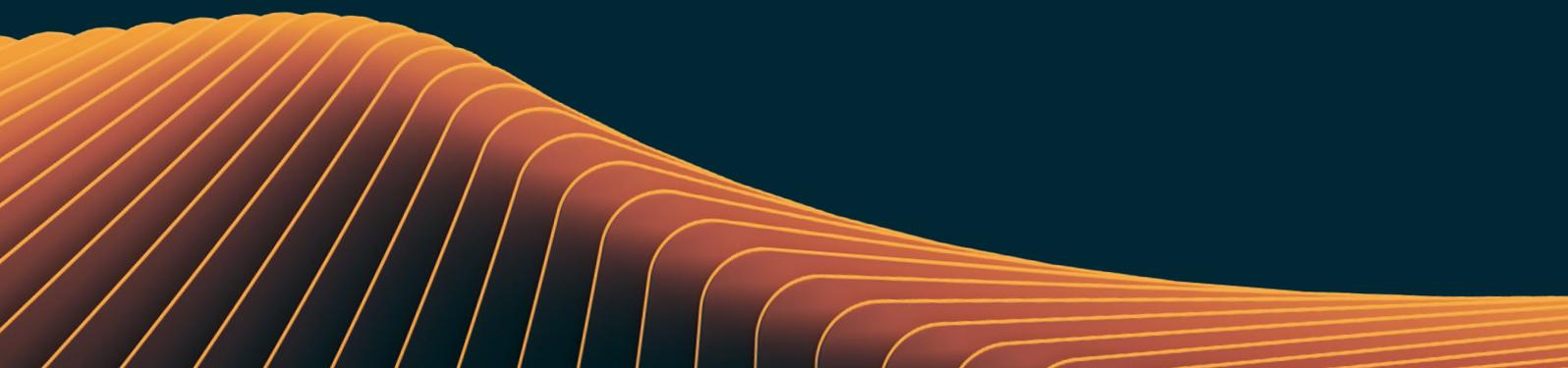
Der Konzernabschluss der Volkswagen AG wurde gemäß den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards erstellt. Ebenso wurden Anforderungen des deutschen Handelsgesetzbuches und des deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigt.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

Alle Zahlen sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet, daher kann die Addition der angegebenen Werte zu geringfügigen Abweichungen führen; dies gilt auch für die Ermittlung von Prozentangaben. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden, soweit nicht anders erwähnt, neben den Werten des Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2024 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben. Wir übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Bericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

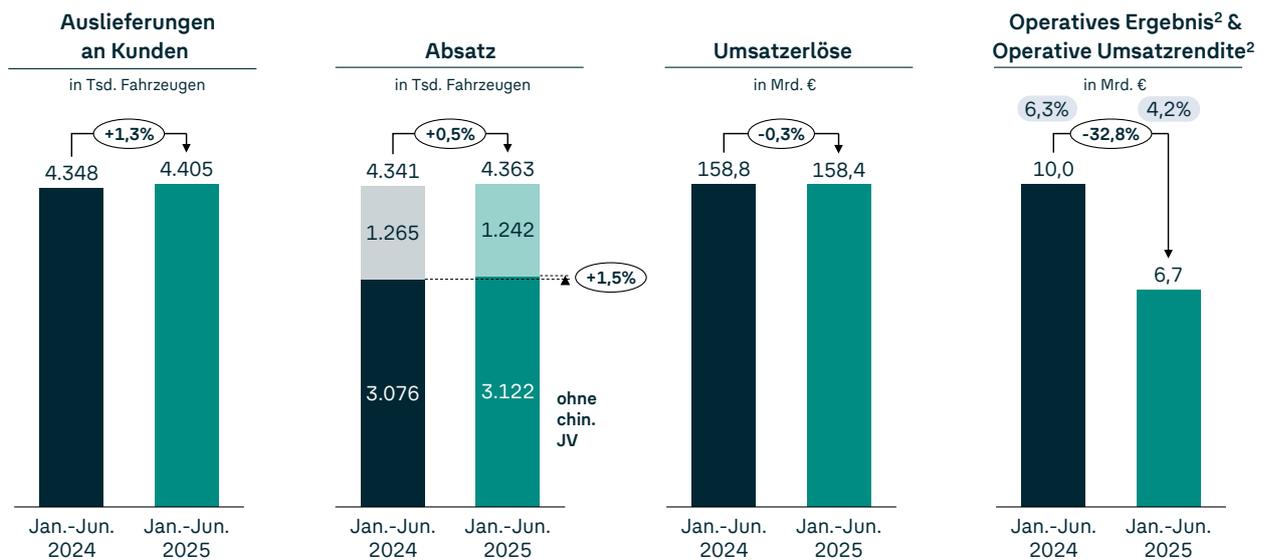
Der Volkswagen Konzern bekennt sich zu Vielfalt und Chancengleichheit, sodass in diesem Bericht geschlechterneutrale Formulierungen verwendet werden. Ausnahmen, zum Beispiel bei Komposita, verzichten im Interesse der besseren Lesbarkeit auf die verschiedenen Anspracheformen, sei es divers oder weiblich.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

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

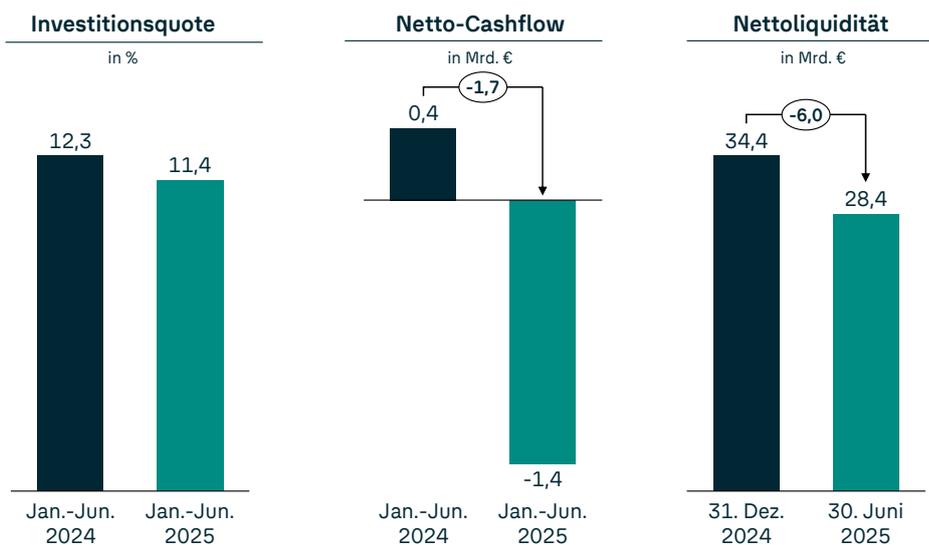


# Wesentliche Zahlen

## VOLKSWAGEN KONZERN<sup>1</sup>



## KONZERNBEREICH AUTOMOBILE<sup>2,3</sup>



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

2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

3 Seit dem 1. Januar 2025 beinhaltet der Konzernbereich Automobile die Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen nicht mehr. Das Vorjahr wurde an die neue Berichtsstruktur angepasst.

# Wesentliche Fakten

- > **Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Joint Ventures in den ersten sechs Monaten 2025 mit 4,4 Mio. Fahrzeugen um 1,3% über dem Wert des Vorjahres; Zuwächse in Europa und Südamerika, rückläufige Entwicklung in Nordamerika und Asien-Pazifik**
- > **Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge an Kunden mit 465 (317) Tsd. Einheiten (+ 46,7%) sehr stark gestiegen; Anteil an den Auslieferungen des Konzerns bei 10,6 (7,3)%**
- > **Umsatzerlöse des Konzerns mit 158,4 (158,8) Mrd. € auf Vorjahresniveau**
- > **Operatives Ergebnis mit 6,7 (10,0) Mrd. € rückläufig; negative Einflüsse insbesondere aus von den USA erhöhten Einfuhrzöllen, Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung in Europa und den USA sowie Wechselkurseffekten; Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen auf dem Niveau des Vorjahres**
- > **Ergebnis vor Steuern geht insgesamt auf 6,4 (10,1) Mrd. € zurück; Ergebnis nach Steuern sinkt um 2,8 Mrd. € auf 4,5 Mrd. €**
- > **Netto-Cashflow des Automobilbereichs beläuft sich auf - 1,4 (0,4) Mrd. €; Investitionsquote aufgrund niedrigerer F&E-Quote im Konzernbereich Automobile bei 11,4 (12,3)%**
- > **Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile mit 28,4 Mrd. € auf solidem Niveau**

# Geschäftsverlauf

## VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSANGELEGENHEITEN

Mit Wirkung zum Ablauf des 4. Juli 2025 ist Herr Gunnar Kilian aus dem Vorstand der Volkswagen AG ausgeschieden. Herr Kilian gehörte dem Vorstand seit dem 13. April 2018 an und verantwortete den Geschäftsbereich „Personal und Markengruppe Trucks“. Die Funktion als Arbeitsdirektor und damit die Aufgaben des Geschäftsbereichs „Personal“ hat Herr Thomas Schäfer, im Vorstand verantwortlich für den Geschäftsbereich „Markengruppe Core“, kommissarisch übernommen.

Frau Christiane Benner, Erste Vorsitzende der IG Metall, wurde mit Wirkung zum 9. März 2025 gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt. Sie tritt die Nachfolge von Herrn Jörg Hofmann an, der sein Mandat mit Wirkung zum Ablauf des 8. März 2025 niedergelegt hatte.

Am 16. Mai 2025 wählte die Hauptversammlung der Volkswagen AG Herrn Mohammed Al-Sowaidi, Chief Executive Officer der Qatar Investment Authority, zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG. Er tritt die Nachfolge von Herrn Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud an, dessen Amtszeit mit der Hauptversammlung 2025 endete.

Mit Wirkung zum 5. Juli 2025 wurde Frau Susanne Wiegand, Aufsichtsratsmitglied und Investorin, gerichtlich zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt. Sie tritt die Nachfolge von Frau Marianne Heiß an, die ihr Mandat mit Wirkung zum Ablauf des 4. Juli 2025 niedergelegt hatte.

## GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Im ersten Halbjahr 2025 befand sich die Weltwirtschaft insgesamt weiter auf Wachstumskurs, mit der gleichen Dynamik wie im Vorjahr. Die Gruppe der Schwellenländer verzeichnete im Vergleich dazu einen etwas stärkeren Anstieg der Wachstumsrate, während das Wachstum der fortgeschrittenen Volkswirtschaften insgesamt leicht nachließ. Geopolitische Unsicherheiten, insbesondere in Bezug auf die US-Handelspolitik, dämpften die Stimmung unter den Marktteilnehmenden und wirkten den in vielen Ländern rückläufigen Inflationsraten und einer Lockerung der Geldpolitik entgegen.

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im ersten Halbjahr dieses Jahres ein insgesamt positives Wachstum oberhalb des Vorjahresniveaus. In Nord- und Südeuropa verlief die Entwicklung überwiegend ähnlich. Aufgrund der rückläufigen Inflationsraten setzte die Europäische Zentralbank ihre seit Juni 2024 begonnenen Leitzinssenkungen in diversen Schritten fort.

Deutschland registrierte im Berichtszeitraum ein leicht positives Wirtschaftswachstum und entwickelte sich damit etwas besser als in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum stieg die saisonbereinigte Arbeitslosenquote im Durchschnitt weiter an. Nachdem die monatlichen Inflationsraten Ende 2022 historische Höchstwerte erreicht hatten, sanken sie seitdem etwa mit dem Durchschnitt der Eurozone.

## DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2024 BIS JUNI 2025

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2024 = 100



Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen in den ersten sechs Monaten des Jahres 2025 insgesamt ein Wachstum auf, das gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres niedriger ausfiel.

Das Bruttoinlandsprodukt der USA erhöhte sich im Berichtszeitraum mit einer gegenüber dem Vorjahreszeitraum niedrigeren Wachstumsrate. Während die US-Notenbank ihre Leitzinsen im vergangenen Jahr in mehreren Schritten senkte, führte sie ihren Lockerungskurs aufgrund der ungewissen Auswirkungen der Maßnahmen der neuen US-Regierung im Jahr 2025 nicht fort und hielt die Leitzinsen auf konstantem Niveau.

In Brasilien wuchs die Wirtschaftsleistung mit einer etwas höheren Dynamik als in den ersten sechs Monaten des Vorjahres.

Das Wachstum der chinesischen Wirtschaftsleistung war im weltweiten Vergleich überdurchschnittlich hoch und lag etwas höher als im Vorjahreszeitraum.

### ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis Juni 2025 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Dabei entwickelten sich die einzelnen Regionen unterschiedlich. Während das Marktvolumen in Westeuropa sowie Zentral- und Osteuropa sank, entwickelten sich Nordamerika, Südamerika, Asien-Pazifik, Afrika sowie Nahost positiv. Der Markt für vollelektrische Fahrzeuge (BEVs) konnte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stark zulegen, ihr Anteil am zugrunde gelegten Marktvolumen stieg auf 14,6 (12,0)%.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis Juni 2025 in der Größenordnung des Vorjahres.

In Westeuropa war die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2025 rückläufig und bewegte sich in der Größenordnung des Vorjahres. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte dieser Region fiel dabei unterschiedlich aus. Während Großbritannien leicht und Spanien deutlich wuchsen, sank das Marktvolumen in Frankreich spürbar und in Italien leicht.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Westeuropa verringerte sich im Berichtszeitraum deutlich gegenüber dem Vorjahreswert.

Von Januar bis Juni 2025 lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland leicht unter dem Niveau des Vorjahres, wobei die Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden zunahm. Die Nachfrage nach Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben zeigte sich hingegen schwächer. In den ersten sechs Monaten

des Jahres 2025 stieg die inländische Produktion auf 2,2 Mio. Fahrzeuge (+4,1%), die Pkw-Exporte stiegen dabei auf 1,7 Mio. Einheiten (+3,3%).

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag in den ersten zwei Quartalen 2025 deutlich unter dem Vergleichswert von 2024.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Die Zahl der Verkäufe entwickelte sich dabei in Polen und Tschechien, den wesentlichen Märkten Zentraleuropas, positiv.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag von Januar bis Juni 2025 deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

In der Region Nordamerika stiegen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) leicht. Das Marktvolumen in den USA lag in den ersten sechs Monaten 2025 aufgrund der angekündigten Einführung von Zöllen und den in der Folge erwarteten Preiseffekten leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Kanada übertraf den Vorjahreswert spürbar, Mexiko dagegen lag auf dem Niveau des Vorjahres.

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im ersten Halbjahr 2025 deutlich über dem Wert des Vergleichszeitraums. Dabei erhöhte sich in Brasilien die Zahl der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr spürbar, während das Marktvolumen in Argentinien sehr stark zunahm.

In der Region Asien-Pazifik lag das Pkw-Marktvolumen von Januar bis Juni 2025 spürbar über dem Niveau des Vorjahres. Auf dem chinesischen Pkw-Markt wuchs die Zahl der Neuzulassungen aufgrund der gestiegenen Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen ebenfalls spürbar im Vergleich zum Vorjahreswert. Der indische Markt lag in der Größenordnung des Vorjahres. In Japan stieg der Markt nach schwachen Absatzzahlen im Jahr 2024 deutlich an.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik lag im Berichtszeitraum leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, bewegte sich das Zulassungsvolumen auf dem Niveau des Vorjahres.

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

Fahrzeuge	MARKTVOLUMEN		VERÄNDERUNG (%)
	2025	2024	
<b>Pkw-Märkte</b>			
<b>Westeuropa</b>	<b>6.138.686</b>	<b>6.198.655</b>	<b>-1,0</b>
davon: Deutschland	1.403.068	1.471.641	-4,7
Frankreich	842.213	912.923	-7,7
Großbritannien	1.041.841	1.006.763	+3,5
Italien	859.643	891.294	-3,6
Spanien	642.468	560.115	+14,7
<b>Zentral- und Osteuropa</b>	<b>1.153.584</b>	<b>1.284.548</b>	<b>-10,2</b>
davon: Tschechische Republik	122.639	119.221	+2,9
Polen	286.014	277.820	+2,9
<b>Übrige Märkte</b>	<b>2.404.043</b>	<b>2.119.415</b>	<b>+13,4</b>
davon: Türkei	479.327	462.955	+3,5
Südafrika	196.724	162.303	+21,2
<b>Nordamerika</b>	<b>9.835.766</b>	<b>9.531.746</b>	<b>+3,2</b>
davon: USA	8.147.145	7.903.744	+3,1
Kanada	979.277	917.824	+6,7
Mexiko	709.344	710.178	-0,1
<b>Südamerika</b>	<b>1.979.616</b>	<b>1.762.975</b>	<b>+12,3</b>
davon: Brasilien	1.132.701	1.078.346	+5,0
Argentinien	308.212	174.032	+77,1
<b>Asien-Pazifik</b>	<b>18.089.820</b>	<b>16.905.386</b>	<b>+7,0</b>
davon: China	11.044.290	10.116.627	+9,2
Indien	2.145.952	2.116.422	+1,4
Japan	1.989.524	1.790.491	+11,1
<b>Welt</b>	<b>39.601.515</b>	<b>37.802.725</b>	<b>+4,8</b>
davon: vollelektrische Fahrzeuge (BEVs) <sup>1</sup>	5.777.199	4.519.858	+27,8
<b>Märkte für leichte Nutzfahrzeuge</b>			
<b>Westeuropa</b>	<b>845.588</b>	<b>950.743</b>	<b>-11,1</b>
davon: Deutschland	138.067	155.770	-11,4
<b>Zentral- und Osteuropa</b>	<b>137.286</b>	<b>153.880</b>	<b>-10,8</b>
<b>Asien-Pazifik</b>	<b>2.468.273</b>	<b>2.394.798</b>	<b>+3,1</b>
davon: China	1.188.000	1.187.033	+0,1
<b>Welt</b>	<b>3.872.397</b>	<b>3.917.537</b>	<b>-1,2</b>

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

## ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag in der Berichtsperiode auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar unter dem Niveau der Vergleichsperiode des Vorjahres. Weltweit lagen die Lkw-Märkte leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Die Rückgänge in Europa und Nordamerika wurden dabei durch Zuwächse in Südamerika und China nur zum Teil ausgeglichen.

Das Verkaufsvolumen in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag in den ersten sechs Monaten 2025 deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, fielen die Neuzulassungen stark unter das Volumen der Vergleichsperiode. In Großbritannien lag die Nachfrage ebenso wie in Frankreich deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) blieben die Neuzulassungen spürbar unter dem Vorjahreswert. In Südamerika stieg der Lkw-Markt gegenüber dem Vorjahr hingegen spürbar an. Dabei lag die Nachfrage in Brasilien, dem größten Markt in dieser Region, in der Größenordnung des Vorjahres.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag in den ersten sechs Monaten 2025 leicht über dem Niveau des Vergleichszeitraums des Vorjahres. In den Märkten der EU27+3 lag die Nachfrage nach Bussen in der Berichtsperiode ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. In Nordamerika lag die Nachfrage nach Bussen deutlich unter dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. Das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada blieb spürbar unter dem Niveau des Vorjahres. In Mexiko sank die Nachfrage nach Bussen sehr stark gegenüber dem Vorjahreswert. In Südamerika hingegen lag die Nachfrage stark über dem Vorjahresniveau, insbesondere durch die sehr starke Entwicklung in Brasilien.

## ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im ersten Halbjahr 2025 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt.

Das europäische Pkw-Marktvolumen lag im Berichtszeitraum leicht unter dem Vorjahresniveau. Der Absatz von Finanzdienstleistungsprodukten übertraf den Vorjahreswert. Ebenso konnte eine positive Entwicklung beim Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen verzeichnet werden.

Die Neuwagenzulassungen in Deutschland lagen im Zeitraum Januar bis Juni 2025 leicht unter dem Vorjahresniveau. Die Vertragszugänge im Finanzdienstleistungsgeschäft konnten jedoch weiter ausgebaut werden. Diese Entwicklung ist auf das Leasinggeschäft mit Einzelkunden zurückzuführen; das entsprechende Geschäft mit Großkunden sowie die Neuwagenfinanzierungen bewegten sich auf Vorjahresniveau. Die Neuwagenpenetration übertraf den Vorjahreswert und die Erwartungen, auch das Gebrauchtwagengeschäft entwickelte sich positiv. Die Neuabschlüsse bei den Dienstleistungsverträgen bewegten sich im Berichtszeitraum auf Vorjahresniveau. Bei Versicherungen gingen die Neuverträge zurück, was aus Sondereffekten bei einzelnen Produkten resultierte.

In der Türkei haben sich die politischen Ereignisse zum Ende des Berichtszeitraums leicht beruhigt. Die Refinanzierungssituation blieb angespannt, ist aber nahezu zurück auf dem Vorkrisenlevel. Während das leasingbasierte Flottengeschäft weiter unter Druck stand, waren im klassischen Kredit- und Versicherungsgeschäft kaum Auswirkungen sichtbar.

In Südafrika stiegen die Fahrzeugverkäufe im ersten Halbjahr 2025 im Vergleich zum Vorjahrszeitraum stark. In der Folge erhöhte sich auch die Zahl der Finanzierungskäufe. Der Gebrauchtwagenmarkt blieb aufgrund der Verteuerung neuer Fahrzeuge stark. Die Finanzierungskosten waren unter herausfordernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiterhin hoch.

In der Region Nordamerika ergab sich im ersten Halbjahr 2025 vor dem Hintergrund der Zolldiskussion und Fahrzeugverfügbarkeiten ein gemischtes Bild. In den USA lagen die Leasing- und Finanzierungsverträge, die Neuwagenpenetration sowie die Neuverträge für Versicherungen und After-Sales-Produkte unter den jeweiligen Vorjahreswerten. In Kanada und Mexiko war die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen höher als im Vorjahr.

In der Region Südamerika zeigte sich der Markt für Finanzdienstleistungen weiterhin stark. In Brasilien konnten die Vertragszugänge durch das Angebot zielgruppenorientierter Finanzdienstleistungen sowie höherer Neuzulassungen gesteigert werden. Auch die Zahl der abgeschlossenen Auto-Abos und Flottenmanagement-Programme stieg. In Argentinien konnten die Abschlüsse von Finanzdienstleistungsverträgen aufgrund des sich verbessernden makroökonomischen Umfelds sehr stark gesteigert werden.

Im ersten Halbjahr 2025 stieg die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen auf dem chinesischen Automobilmarkt weiter an, Gebrauchtwagen wurden hingegen leicht weniger nachgefragt. Nachdem im ersten Quartal vermehrt Banken mit Angeboten in den Markt drängten, schränkten die Regulierungsbehörden im Juni die kompetitiven Maßnahmen ein, was in der Folge auch die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen positiv beeinflusste. In Japan erhöhte sich die Nachfrage nach Neufahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr deutlich. Auch die Nachfrage nach Fahrzeugfinanzierungen stieg gestützt durch innovative Finanzierungsangebote, wobei Banken weiterhin den Markt dominieren und digitale Lösungen an Bedeutung gewinnen.

Im ersten Halbjahr 2025 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft für Nutzfahrzeuge leicht über dem Vorjahresniveau.

### AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

In der ersten Hälfte des Jahres 2025 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 4.405.316 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 1,3% oder 57.231 Einheiten mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen den Vorjahreswert übertrafen, lagen die Verkaufszahlen von Nutzfahrzeugen des Konzerns unter dem Vorjahresniveau.

### AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI<sup>1</sup>

	2025	2024	%
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	4.252.179	4.187.974	+ 1,5
Nutzfahrzeuge	153.137	160.111	- 4,4
<b>Gesamt</b>	<b>4.405.316</b>	<b>4.348.085</b>	<b>+ 1,3</b>
davon: vollelektrische Fahrzeuge (BEVs)	465.485	317.208	+ 46,7

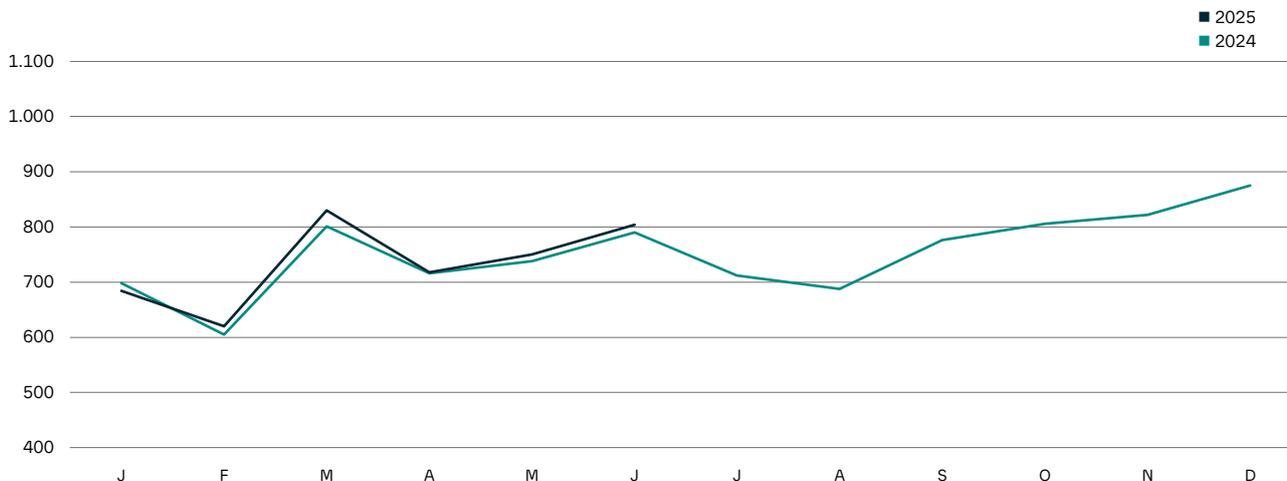
1 Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

Die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern entwickelten sich sehr erfreulich: Weltweit übergaben wir in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 465.485 vollelektrische Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) an Kunden. Das waren 148.277 Einheiten beziehungsweise 46,7% mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg auf 10,6 (7,3)%. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 192.288 Einheiten (+ 40,6%). Damit erhöhte sich die Zahl der Verkäufe elektrifizierter Fahrzeuge insgesamt um 44,9%; ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 14,9 (10,4)%. Zu den volumenstärksten vollelektrischen Fahrzeugen der Konzernmarken gehörten ID.4 und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Elroq und Enyaq der Marke Škoda, Tavascan und Born der Marke CUPRA, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi Q4 e-tron und Audi Q6 e-tron sowie Porsche Macan.

Die Grafik in diesem Abschnitt zeigt die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen nach Einzelmonaten im Vergleich zum Vorjahr. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie auf die Auslieferungen von Nutzfahrzeugen getrennt ein.

## AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



### AUSLIEFERUNGEN VON PKW UND LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN WELTWEIT

In den ersten sechs Monaten 2025 lag die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern in einem herausfordernden Marktumfeld mit 4.252.179 Einheiten in der Größenordnung des Vorjahres (+1,5%). Während Volkswagen Pkw, Škoda, SEAT/CUPRA und Lamborghini mehr Fahrzeuge an Kunden auslieferten, erreichten Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Bentley und Porsche ihre jeweiligen Vorjahreswerte nicht. In der regionalen Betrachtung verzeichneten wir mit Ausnahme von Nordamerika und Asien-Pazifik in allen Regionen eine steigende Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern.

Unser Pkw-Marktanteil lag auf einem leicht wachsenden Weltgesamtmarkt bei 10,3 (10,5)%. Bei den BEVs betrug unser Marktanteil in den zugrunde gelegten Märkten 7,6 (6,7)%.

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

#### Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im ersten Halbjahr 2025 auf einem in der Größenordnung des Vorjahres liegenden Gesamtmarkt 1.644.340 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 1,4% mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im Berichtszeitraum mit 338.221 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) mehr als 70% unserer vollelektrischen Modelle an Kunden aus. Im Vorjahresvergleich hat sich die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Modelle um nahezu 90% erhöht. Ihr Anteil an den Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich in dieser Region auf 19,9 (10,7)%. Positiv entwickelten sich in Westeuropa auch die Auftragseingänge für vollelektrische Modelle aus dem Volkswagen Konzern, die gegenüber dem Vorjahreszeitraum um mehr als 60% zulegen. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen erreichten die Modelle T-Roc, Tiguan und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus verzeichneten unter anderem ID.7 Tourer und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, Kodiaq und Fabia Kurzheck der Marke Škoda, SEAT Leon, CUPRA Terramar und CUPRA Tavascan, ID. Buzz und Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q6 e-tron, A5 Avant und A6 Avant e-tron der Marke Audi sowie Porsche Macan eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle Tayron der Marke Volkswagen Pkw, Elroq und Enyaq der Marke Škoda sowie Q5, A6 und A6 e-tron der Marke Audi neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa stieg auf 24,5 (23,5)%. Bei den BEVs konnte er auf 27,3 (17,8)% zulegen.

In Deutschland lag die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge von Januar bis Juni 2025 mit 589.059 Einheiten um 2,1% über dem Vorjahreswert. Der Gesamtmarkt lag im gleichen Zeitraum leicht unter dem Niveau von 2024. Die Zahl der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge hat sich im Vergleich zum Vorjahr mit einem Anstieg auf 116.774 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) nahezu verdoppelt. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Tiguan und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle ID.7 Tourer der Marke Volkswagen Pkw, Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge sowie A5 Avant, A6 Avant e-tron und Q6 e-tron der Marke Audi eine erfreuliche Nachfrageentwicklung auf. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Audi A6, Multivan/Transporter und Porsche 911. Der Golf war auch in den ersten sechs Monaten 2025 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum um 8,8% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete währenddessen einen deutlichen Rückgang. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen wiesen die Modelle Octavia Combi, Octavia Limousine, Kodiaq und Kamiq der Marke Škoda auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa erhöhte sich auf 21,0 (17,1)%, bei den BEVs stieg er in den zugrunde gelegten Märkten auf 24,6 (12,2)%.

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten sechs Monaten 2025 auf einem leicht über dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt 21,8% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als ein Jahr zuvor. Das dort am meisten nachgefragte Konzernmodell war der T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem stark wachsenden südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 5,9% zurück. Der Polo Vivo der Marke Volkswagen Pkw war dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

### Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika sank die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern von Januar bis Juni 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 6,9%. Der Rückgang war insbesondere auf das herausfordernde Marktumfeld zurückzuführen. Der Gesamtmarkt stieg in der gleichen Zeit leicht an. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in Nordamerika (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 12,0% auf 37.122 Einheiten. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg in dieser Region auf 8,0 (6,7)%. Taos, Jetta und Atlas der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle Taos und Tayron der Marke Volkswagen Pkw, A5 und Q5 der Marke Audi sowie Porsche 911 neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns sank in dieser Region auf 4,3 (4,8)%. Bei den BEVs nahm der Marktanteil auf 5,5 (4,8)% zu.

Im Berichtszeitraum lieferte der Volkswagen Konzern auf dem leicht wachsenden US-amerikanischen Markt 9,8% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Atlas, Jetta und Taos der Marke Volkswagen Pkw.

In Kanada stieg die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns von Januar bis Juni 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 2,1%. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen spürbaren Zuwachs. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen registrierten die Modelle Taos und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

In Mexiko lieferten wir in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 2,8% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Der Gesamtmarkt bewegte sich in dieser Zeit auf dem Vorjahresniveau. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichnete unter anderem der Tayron der Marke Volkswagen Pkw.

### Auslieferungen in Südamerika

Auf dem deutlich über dem Vorjahresniveau liegenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle von Januar bis Juni 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 21,1%. Polo und T-Cross der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika erhöhte sich auf 13,5 (12,5)%. In der Region Südamerika befindet sich der Markt für vollelektrische Fahrzeuge noch auf geringem Niveau.

Der Volkswagen Konzern lieferte im ersten Halbjahr 2025 auf dem spürbar wachsenden Markt in Brasilien im Jahresvergleich 9,9% mehr Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders erfreulich entwickelten sich unter anderem die Verkäufe der Modelle T-Cross und Saveiro der Marke Volkswagen Pkw.

Im Berichtszeitraum hat sich die Zahl der verkauften Konzernmodelle in Argentinien auf einem sehr stark wachsenden Gesamtmarkt gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Amarok und Polo der Marke Volkswagen Pkw.

### Auslieferungen in Asien-Pazifik

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2025 sank das Verkaufsvolumen des Volkswagen Konzerns in der Region Asien-Pazifik um 1,2%, während der Gesamtmarkt im gleichen Zeitraum spürbar wuchs. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) sank in dieser Region im Vergleich zum Vorjahr um 25,1% auf 72.719 Einheiten. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns ging hier auf 4,9 (6,5)% zurück. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Sagitar und Passat der Marke Volkswagen Pkw. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region ging zurück auf 8,1 (8,7)%, bei den BEVs sank er in den zugrunde gelegten Märkten auf 1,9 (3,5)%.

Der chinesische Gesamtmarkt lag im Berichtszeitraum ebenfalls spürbar über dem Vorjahresniveau. Der Volkswagen Konzern lieferte dort im Jahresvergleich 2,3 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Belastend wirkte weiterhin die hohe Wettbewerbsintensität. Die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Fahrzeuge in China war mit 59.351 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr um 34,5% niedriger. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns sank hier auf 4,5 (6,7)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Sagitar, Passat und Magotan der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle T-Cross und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw einen erfreulichen Anstieg der Nachfrage auf. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle Tayron und Teramont der Marke Volkswagen Pkw, Jetta VA7, A5L Sportback der Marke Audi sowie Porsche 911 neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem in der Größenordnung des Vorjahres liegenden indischen Pkw-Markt verkaufte der Volkswagen Konzern in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 41,0% mehr Fahrzeuge als im Vergleichszeitraum 2024. Besonders gefragt war der neu in den Markt eingeführte Kylaq der Marke Škoda. Daneben verzeichnete der Virtus der Marke Volkswagen Pkw ein hohes Nachfragevolumen.

In Japan stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis Juni 2025 auf einem deutlich wachsenden Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 14,5%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Cross und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw.

## AUSLIEFERUNGEN VON PKW UND LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI<sup>1</sup>

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2025	2024	(%)
<b>Europa/Übrige Märkte</b>	<b>2.092.244</b>	<b>2.024.708</b>	<b>+ 3,3</b>
<b>Westeuropa</b>	<b>1.644.340</b>	<b>1.621.100</b>	<b>+ 1,4</b>
davon: Deutschland	589.059	576.991	+ 2,1
Frankreich	131.936	139.721	- 5,6
Großbritannien	248.399	249.162	- 0,3
Italien	143.469	149.576	- 4,1
Spanien	146.989	134.637	+ 9,2
<b>Zentral- und Osteuropa</b>	<b>258.645</b>	<b>237.657</b>	<b>+ 8,8</b>
davon: Tschechische Republik	61.777	55.270	+ 11,8
Polen	79.741	76.411	+ 4,4
<b>Übrige Märkte</b>	<b>189.259</b>	<b>165.951</b>	<b>+ 14,0</b>
davon: Türkei	93.101	76.460	+ 21,8
Südafrika	30.098	31.974	- 5,9
<b>Nordamerika</b>	<b>425.843</b>	<b>457.495</b>	<b>- 6,9</b>
davon: USA	282.918	313.532	- 9,8
Kanada	62.391	61.133	+ 2,1
Mexiko	80.534	82.830	- 2,8
<b>Südamerika</b>	<b>267.337</b>	<b>220.764</b>	<b>+ 21,1</b>
davon: Brasilien	190.443	173.308	+ 9,9
Argentinien	53.987	26.708	x
<b>Asien-Pazifik</b>	<b>1.466.755</b>	<b>1.485.007</b>	<b>- 1,2</b>
davon: China	1.313.248	1.344.509	- 2,3
Indien	55.083	39.056	+ 41,0
Japan	35.278	30.808	+ 14,5
<b>Weltweit</b>	<b>4.252.179</b>	<b>4.187.974</b>	<b>+ 1,5</b>
Volkswagen Pkw	2.320.256	2.220.339	+ 4,5
Škoda	509.401	448.599	+ 13,6
SEAT/CUPRA	302.583	297.418	+ 1,7
Volkswagen Nutzfahrzeuge	179.460	221.682	- 19,0
Audi	783.531	832.957	- 5,9
Lamborghini	5.681	5.558	+ 2,2
Bentley	4.876	5.476	- 11,0
Porsche	146.391	155.945	- 6,1

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

## AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN

Von Januar bis Juni 2025 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 4,4% weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir 153.137 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 121.359 Einheiten (-8,7%) auf Lkw und 16.718 Einheiten (+33,4%) auf Busse. Die Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und beliefen sich auf 15.060 Fahrzeuge (+2,3%).

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) sanken die Verkäufe von Januar bis Juni 2025 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 6,7% auf insgesamt 67.305 Einheiten; davon entfielen 49.203 auf Lkw und 3.323 auf Busse. Die Zahl der Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE belief sich auf 14.779 Fahrzeuge.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken im ersten Halbjahr des Jahres 2025 auf 36.061 Fahrzeuge (-4,3%), darunter waren 29.024 Lkw und 7.037 Busse. Ursächlich für die Abnahme der Lkw-Verkäufe gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres war unter anderem die Kaufzurückhaltung in einem unsicheren wirtschaftlichen Umfeld sowie Unsicherheiten in Bezug auf die weitere Entwicklung der Zollsituation und ihrer Effekte und Wechselwirkungen. Demgegenüber konnte das Bus-Geschäft einen sehr starken Anstieg der Verkaufszahlen verzeichnen, da das erste Halbjahr des Vorjahres durch den verzögerten Hochlauf des neuen Schulbusmodells bei International beeinträchtigt war.

Die Auslieferungen an Kunden stiegen in Südamerika im Berichtszeitraum auf insgesamt 34.750 Einheiten (+0,5%); davon entfielen 29.843 auf Lkw und 4.906 auf Busse. In Brasilien sanken die Verkäufe in den ersten sechs Monaten des Jahres 2025 spürbar um 7,3% auf 27.779 Einheiten. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 23.817 Lkw und 3.962 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 4.189 Fahrzeuge, darunter 3.424 Lkw und 765 Busse – das waren insgesamt 9,6% weniger als im Vorjahr.

## AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI<sup>1</sup>

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2025	2024	(%)
<b>Europa/Übrige Märkte</b>	<b>78.137</b>	<b>83.237</b>	<b>- 6,1</b>
davon: EU27+3	67.305	72.111	- 6,7
davon: Deutschland	18.182	19.196	- 5,3
Frankreich	6.706	7.183	- 6,6
Großbritannien	5.819	7.005	- 16,9
<b>Nordamerika</b>	<b>36.061</b>	<b>37.669</b>	<b>- 4,3</b>
davon: USA	28.812	27.251	+ 5,7
Mexiko	4.162	7.555	- 44,9
<b>Südamerika</b>	<b>34.750</b>	<b>34.573</b>	<b>+ 0,5</b>
davon: Brasilien	27.779	29.968	- 7,3
<b>Asien-Pazifik</b>	<b>4.189</b>	<b>4.632</b>	<b>- 9,6</b>
<b>Weltweit</b>	<b>153.137</b>	<b>160.111</b>	<b>- 4,4</b>
Scania	46.839	52.268	- 10,4
MAN	47.024	49.151	- 4,3
International	34.511	35.312	- 2,3
Volkswagen Truck & Bus	24.763	23.380	+ 5,9

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

## FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

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

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen wurden im ersten Halbjahr 2025 stark nachgefragt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft belief sich auf weltweit 5,5 (5,5) Mio. Kontrakte. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) konnte im Berichtszeitraum in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 35,9 (34,8)% gesteigert werden. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 30. Juni 2025 auf 29,1 (28,5) Mio. Einheiten.

In Europa/Übrige Märkte wurden 4,0 (4,0) Mio. Neuverträge unterzeichnet. Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des Berichtszeitraums mit 20,8 (20,4) Mio. Kontrakten über dem Niveau vom 31. Dezember 2024. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,4 (7,3) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge lag im Zeitraum Januar bis Juni 2025 bei 644 (733) Tsd. Kontrakten. Der Vertragsbestand belief sich am 30. Juni 2025 auf 4,3 (4,3) Mio. Einheiten, davon 1,7 (1,7) Mio. Verträge im Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

In der Region Südamerika wurden in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 593 (381) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand nahm zum Ende des Berichtszeitraums gegenüber dem 31. Dezember 2024 auf 2,0 (1,7) Mio. Einheiten zu; dabei entfielen 0,8 (0,7) Mio. Verträge auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Berichtszeitraum lagen im Raum Asien-Pazifik die neuen Vertragsabschlüsse bei 337 (389) Tsd. Einheiten. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende Juni 2025 auf 2,0 (2,2) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,1 (1,2) Mio. Verträge.

## ABSATZ

Im Berichtszeitraum stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns, definiert als Absatz des Konzernbereichs Automobile, im Vergleich zum ersten Halbjahr 2024 um 0,5% auf 4.363.134 Einheiten (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China). Im Ausland erhöhte sich das Absatzvolumen um 0,5% auf 3.760.002 Fahrzeuge. Einen Zuwachs verzeichneten insbesondere Argentinien, Brasilien und Indien. Demgegenüber wurden vor allem in den USA weniger Fahrzeuge abgesetzt. Der Absatz des Volkswagen Konzerns ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China belief sich auf 3.121.539 (3.076.240) Fahrzeuge und lag damit um 1,5% über dem Niveau des Vorjahres. Der Absatz im Inland nahm um 0,3% gegenüber dem Vorjahreswert zu. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Volkswagen Konzerns blieb auf Vorjahresniveau mit 13,8(13,8)%.

## PRODUKTION

Von Januar bis Juni 2025 ging die weltweite Fertigung des Volkswagen Konzerns, definiert als Produktion des Konzernbereichs Automobile, um 1,9% auf 4.519.395 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen) im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum zurück. Im Inland nahm die Fertigung dagegen um 6,2% auf 960.951 Fahrzeuge zu. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Volkswagen Konzerns stieg auf 21,3(19,6)%. Die Produktion ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China lag mit 3.259.765 (3.282.567) Fahrzeugen um 0,7% unter dem Wert des Vorjahreszeitraums.

## LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am Ende des ersten Halbjahres 2025 deutlich über dem Stand zum Jahresende 2024 und spürbar unter dem Wert zum 30. Juni 2024.

## GESAMTBELEGSCHAFT

Ende Juni 2025 lag die Zahl der aktiven Beschäftigten im Volkswagen Konzern mit 635.855 um 1,6% unter dem Stand zum 31. Dezember 2024. Darüber hinaus befanden sich 16.483 Beschäftigte in der passiven Phase der Altersteilzeit und 14.852 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtszeitraums lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen mit 667.190 Beschäftigten um 1,8% unter dem Stand vom Jahresende 2024. Im Inland arbeiteten 286.248 Beschäftigte (-2,4%) und im Ausland waren 380.942 Beschäftigte (-1,3%) tätig. Die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen belief sich am Ende des ersten Halbjahrs 2025 auf 604.561 Beschäftigte und war um 1,6% unter dem Stand vom Jahresende 2024.

## MENGENDATEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI<sup>1</sup>

in Tsd.	2025	2024	%
Absatz (Fahrzeuge)	4.363	4.341	+ 0,5
Produktion (Fahrzeuge)	4.519	4.606	-1,9
Gesamtbelegschaft (am 30.06.2025/31.12.2024)	667,2	679,5	-1,8

1 Inklusiv der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

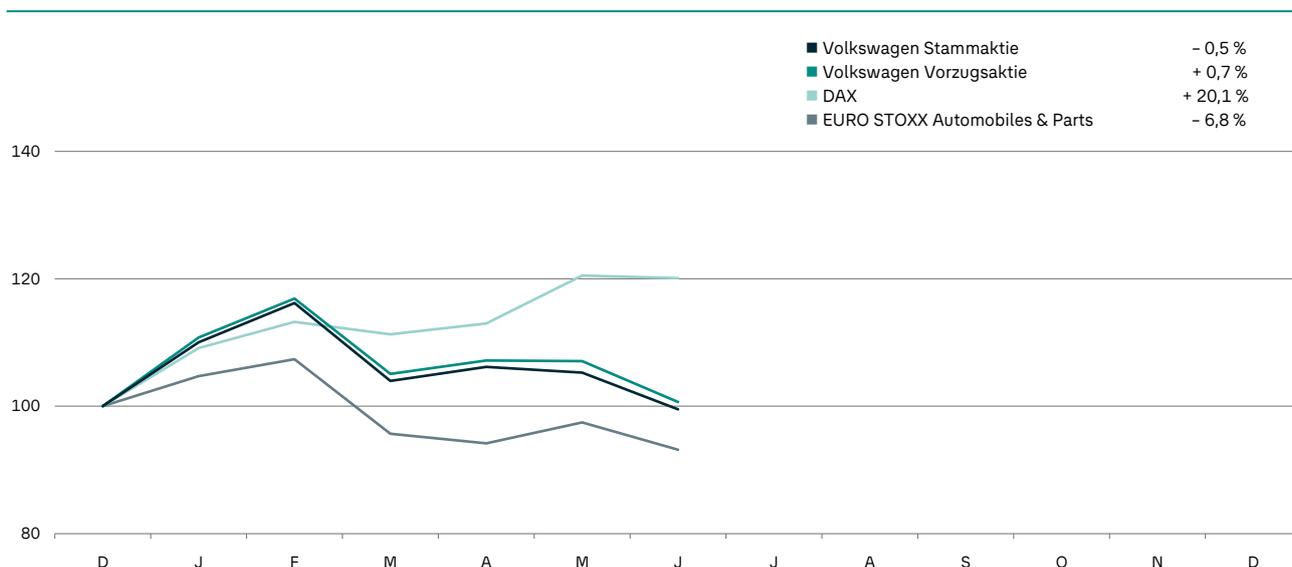
# Volkswagen Aktie

Die internationalen Aktienbörsen nahmen von Januar bis Juni 2025 einen uneinheitlichen Verlauf. Dabei entwickelten sich die Börsenkurse in Europa besser als in den USA. Geopolitische Unsicherheiten haben sich vor dem Hintergrund der US-Handelspolitik erhöht im Vergleich zum Jahresende 2024. Insbesondere an den US-Börsen wuchsen Befürchtungen von Investoren, dass die Handelspolitik der US-Regierung eine Rezession der Wirtschaft zur Folge haben könnte. Bereits in den ersten Monaten des Berichtszeitraums gerieten die Aktien amerikanischer Unternehmen aus den Sektoren künstliche Intelligenz und autonomes Fahren im Zusammenhang mit dem Auftreten neuer Wettbewerber aus China unter Druck. Gegen Ende des ersten Halbjahres 2025 belastete zudem die Eskalation des Nahost-Konflikts das Geschehen.

Der deutsche Aktienindex (DAX) startete zunächst verhalten in das Jahr 2025 und ging ab Mitte Januar in einen Aufwärtstrend über. In dessen Verlauf verzeichnete der Index in kurzer Abfolge neue Allzeithochs. Das deutsche Börsenbarometer profitierte insbesondere von der Hoffnung der Marktteilnehmenden auf Zinssenkungen der Europäischen Zentralbank. Positiv wirkten darüber hinaus Nachrichten über Friedensverhandlungen für die Ukraine, die Aussicht auf eine Konjunkturerholung durch das geplante Investitionspaket der neuen Bundesregierung sowie die durch die EU-Kommission angekündigte Flexibilisierung zur Erreichung der Emissionsvorgaben für die Automobilindustrie. Zudem überwog zunächst die Hoffnung auf ein Ausbleiben der angekündigten protektionistischen Maßnahmen seitens der US-Regierung. Die Anfang April 2025 angekündigten drastischen Zollerhöhungen durch die USA führten zu einer großen Unsicherheit am Kapitalmarkt und daraus resultierenden Kursabschlägen. Im Anschluss erholte sich der DAX wieder von seinen Verlusten aufgrund der

## KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2024 BIS JUNI 2025

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2024 = 100



Hoffnung auf Fortschritte im weltweiten Handelsstreit und der vorübergehenden Aussetzung der erhöhten Zölle. Im Juni sorgte die Eskalation im Nahost-Konflikt zunächst erneut für fallende Kurse. Dennoch lag der DAX, der als Performanceindex die Dividendenzahlungen thesauriert, am 30. Juni 2025 um 20,1% über dem Stand am Jahresende 2024. Der EURO STOXX Automobiles & Parts als reiner Preisindex blieb im Betrachtungszeitraum durch das schwierige Marktumfeld der Automobilindustrie belastet und lag um 6,8% unter dem Wert vom Jahresende 2024.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG entwickelten sich von Anfang des Berichtszeitraums bis Mitte März zunächst sehr positiv. Die Ende 2024 im Tarifkonflikt erzielte gemeinsame Vereinbarung „Zukunft Volkswagen“, die zu umfangreichen strukturellen Maßnahmen und Kosteneinsparungen an den deutschen Volkswagen Standorten führen soll, wurde vom Markt positiv wahrgenommen. Zudem profitierten die Aktien von der Ankündigung der EU-Kommission, die Emissionsvorgaben zu flexibilisieren. Die Zahlen des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 und ein als solide wahrgenommener Ausblick auf das Jahr 2025 wurden durch die Anleger positiv aufgenommen. Ab Mitte März gerieten die Notierungen zunehmend unter Druck, da sich das Branchen- und Börsenumfeld eintrübte. Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen handelspolitischen Spannungen, vor allem als Folge der Ankündigung beträchtlich steigender Zölle durch die USA und der daraus resultierenden hohen Unsicherheit in Bezug auf die zukünftige Ergebnisentwicklung. Gute Verkaufszahlen wirkten sich im weiteren Verlauf zunächst positiv auf den Kurs aus, bevor sich die Stimmung an den Börsen durch die Eskalation im Nahost-Konflikt erneut eintrübte. Ende Juni 2025 notierte die Vorzugsaktie um 0,7% über und die Stammaktie um 0,5% unter dem Wert zum Jahresende 2024. Beide entwickelten sich damit besser als der Vergleichsindex EURO STOXX Automobiles & Parts. Unter der Annahme einer Re-Investition der im Mai gezahlten Dividende (ohne Steuerabzug) zum Zeitpunkt der Ausschüttung in die Volkswagen Aktien lag die Gesamtertragsrendite der Vorzugsaktie bei 7,2% und die der Stammaktie bei 5,8%.

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

## HAUPTVERSAMMLUNG

Die 65. ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG fand am 16. Mai 2025 im virtuellen Format statt. Rund 55% des Grundkapitals waren vertreten. Die Aktionäre folgten dem Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat, für das Geschäftsjahr 2024 eine Dividende von 6,30 (9,00) € je Stammaktie und 6,36 (9,06) € je Vorzugsaktie auszuschütten. Des Weiteren erteilte die Hauptversammlung den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats die Entlastung für das Geschäftsjahr 2024. Die Aktionäre billigten außerdem den Vergütungsbericht von Vorstand und Aufsichtsrat für das Jahr 2024. Zudem wurde die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft von der Hauptversammlung zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2025 sowie zum Prüfer für die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und Zwischenlageberichts für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2025, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2025 und für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2026 bestellt. Darüber hinaus wurde ein neues Mitglied in den Aufsichtsrat gewählt.

## KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2025

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	112,80	86,35	91,70
	Datum	10.03.	09.04.	30.06.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	110,15	83,84	89,62
	Datum	10.03.	09.04.	30.06.
DAX	Kurs	24.324	19.671	23.910
	Datum	05.06.	09.04.	30.06.
ESTX Auto & Parts	Kurs	593	448	497
	Datum	26.02.	09.04.	30.06.

# Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Seit dem 1. Januar 2025 umfasst die Segmentberichterstattung des Volkswagen Konzerns gemäß IFRS 8 – entsprechend der im Geschäftsbericht 2024 dargestellten internen finanziellen Steuerung und Berichterstattung – die drei berichtspflichtigen Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen. Das Segment Power Engineering wird aus Wesentlichkeitsgründen nicht mehr separat berichtet. Zudem werden Informationen über andere Geschäftstätigkeiten und Geschäftssegmente, die nicht berichtspflichtig sind, in der Segmentberichterstattung unter „Sonstige operative Gesellschaften“ zusammengefasst. Darin enthalten ist im Wesentlichen das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik. Die Überleitung der Segmentberichterstattung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion.

Dieser Logik folgend berichtet der Volkswagen Konzern seit dem 1. Januar 2025 die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen sowie die Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen. Der Konzernbereich Automobile umfasst dabei das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, das Segment Nutzfahrzeuge, die sonstigen operativen Gesellschaften, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen. Die Konsolidierung beinhaltet die Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den beiden Konzernbereichen und wird separat gezeigt. Die Vorjahreswerte des Konzernbereichs Automobile entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

## KENNZAHLEN NACH SEGMENTEN 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichtssegmente	Sonstige operative Gesellschaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	119.976	21.195	31.471	172.642	3.233	-17.511	158.364
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	4.398	1.248	1.911	7.556	164	-1.013	6.707
in % der Umsatzerlöse	3,7	5,9	6,1				4,2

### VORJAHRESKORREKTUR GEMÄß IAS 8

Im Vorjahr wurde festgestellt, dass Verpflichtungen zur Gewährung von Nebenleistungen bei der Ermittlung der Rückstellung für Zeitwertguthaben nicht vollumfänglich berücksichtigt wurden. Der Fehler wurde im Konzernabschluss 2024 in Übereinstimmung mit IAS 8 korrigiert, indem die betroffenen Posten des Konzernabschlusses für die Vorjahre entsprechend angepasst wurden.

Aus der retrospektiven Korrektur resultierte eine Veränderung des Eigenkapitals jeweils zum 31. Dezember 2023/1. Januar 2024 sowie zum 1. Januar 2023. Diese ist auf die Erhöhung der Sonstigen Rückstellungen sowie die Erfassung von latenten Ertragssteueransprüchen zurückzuführen. Eine Quantifizierung dieser Auswirkungen ist im Anhang des Konzernabschlusses 2024 unter der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“ veröffentlicht. Auf die Gewinn- und Verlustrechnung, die Gesamtergebnisrechnung und die Kapitalflussrechnung hat die Berücksichtigung der zusätzlichen Nebenleistungen keine wesentlichen Auswirkungen. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

### RESTRUKTURIERUNG IM VOLKSWAGEN KONZERN

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 hat der Volkswagen Konzern Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 1,0 Mrd.€ im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst, die vornehmlich auf die AUDI AG, CARIAD SE und Volkswagen Sachsen GmbH entfallen. Gegenläufig wirkten in diesem Zusammenhang die Erträge aus der Auflösung von personalbezogenen Rückstellungen bei der AUDI AG in Höhe von 0,3 Mrd.€, die im Wesentlichen in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst wurden.

### AUSWIRKUNGEN AUS DEN ERHÖHTEN IMPORTZÖLLEN DER USA

Die US-Regierung erhebt seit dem 3. April 2025 zusätzliche Zölle von 25% auf Fahrzeuge und seit dem 3. Mai 2025 zusätzliche Zölle in gleicher Höhe für Fahrzeugteile. Damit betragen die Zölle insgesamt 27,5%. Das Operative Ergebnis ist neben den erhöhten Zollaufwendungen für abgesetzte Fahrzeuge und Fahrzeugteile auch durch Wertberichtigungen für die verlustfreie Bewertung von Vorräten und durch einen erhöhten Rückstellungsbedarf für Gewährleistungsverpflichtungen belastet. Insgesamt ergibt sich aus den zusätzlichen Zöllen der USA eine Belastung des Operativen Ergebnisses im ersten Halbjahr 2025 in Höhe von rund 1,3 Mrd.€.

### CO<sub>2</sub>-FLOTTENREGULIERUNG

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 wurden für Europa Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung in Höhe von 0,6 Mrd.€ in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Nachdem im zweiten Quartal 2025 geänderte Regularien in der EU beschlossen wurden, haben sich diese Aufwendungen auf 0,3 Mrd.€ im Berichtszeitraum reduziert. Des Weiteren waren Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen für Emissionsverpflichtungen in den USA in Höhe von 0,3 Mrd.€ zu erfassen. Die Bewertung der Rückstellungen für das US-Geschäft basiert auf den aktuellen Regularien zum 30. Juni 2025 in den USA und berücksichtigt noch nicht die Gesetzesänderungen durch den „One Big Beautiful Bill Act“ vom 4. Juli 2025. Die finalen Auswirkungen des „One Big Beautiful Bill Act“ auf die Emissionsverpflichtungen für den amerikanischen Markt werden derzeit analysiert. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird daraus ein positiver Effekt auf das Operative Ergebnis in Höhe eines niedrigen bis mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrages erwartet.

### PLATZIERUNG TRATON SE AKTIEN

Im März 2025 hat Volkswagen über seine Tochtergesellschaft Volkswagen International Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg die Platzierung von 11 Mio. Aktien der TRATON SE, München (TRATON SE) zu einem Preis von 32,75€ pro Aktie im Gesamtwert von 0,4 Mrd.€ abgeschlossen. Die Platzierung entspricht einem Anteil am Grundkapital der TRATON SE in Höhe von 2,2% und reduziert die direkte Beteiligung an der TRATON SE von 89,7% auf 87,5%. Volkswagen hat im Zusammenhang mit der Transaktion die Absicht geäußert, mittelfristig einen Anteil von 75% plus eine Aktie zu halten.

## NORTHVOLT AB

Das schwedische Unternehmen Northvolt AB, Stockholm/Schweden, an dem der Volkswagen Konzern beteiligt ist, hat am 12. März 2025 in Schweden Insolvenz angemeldet. Zum 31. März 2025 wurde im Konzernabschluss daraufhin die Einbeziehung der Beteiligung nach der Equity Methode beendet. Daraus ergibt sich ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,1 Mrd.€, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen ist. Der Aufwand resultiert im Wesentlichen aus der Realisierung von bisher erfolgsneutral erfassten Währungsumrechnungseffekten, welche aus den übrigen Rücklagen aus At Equity bewerteten Anteilen in das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen umgegliedert wurden. Der Beteiligungsbuchwert wurde bereits im Geschäftsjahr 2024 vollständig wertberichtigt.

## RIVIAN

Im Rahmen der Kooperation mit dem US-amerikanischen Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) hat Volkswagen im Juni 2025 auf Basis der im Vorjahr geschlossenen Vereinbarung eine weitere Investition in Höhe von 1 Mrd. USD in Rivian Stammaktien getätigt. Dadurch steigt der Beteiligungsanteil von Volkswagen an Rivian auf 12,3%. Der Kaufpreis basiert auf einem bestimmten durchschnittlichen Marktpreis der Rivian Stammaktien zuzüglich Prämienzahlung. Die Beteiligung an Rivian wird im Konzernabschluss erfolgsneutral zum Fair Value bewertet.

Eine detaillierte Erläuterung zur Kooperation mit Rivian finden Sie im Anhang des Konzernabschlusses 2024 unter der Angabe „Wesentliche Transaktionen“.

## DIESELTHEMATIK

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 wurde im Zusammenhang mit der Dieselthematik ein Aufwand in Höhe von 0,2 Mrd. € erfasst. Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden Effekte aus der Dieselthematik nicht mehr als Sondereinflüsse gesondert angegeben.

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

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST- LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG <sup>1</sup>	
	2025	2024 <sup>2</sup>	2025	2024 <sup>2,3</sup>	2025	2024 <sup>2</sup>	2025	2024
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>158.364</b>	<b>158.800</b>	<b>142.730</b>	<b>140.914</b>	<b>31.471</b>	<b>29.435</b>	<b>-15.837</b>	<b>-11.549</b>
Kosten der Umsatzerlöse	-131.962	-129.538	-120.906	-115.199	-26.746	-25.611	15.690	11.272
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>26.402</b>	<b>29.262</b>	<b>21.823</b>	<b>25.715</b>	<b>4.725</b>	<b>3.824</b>	<b>-147</b>	<b>-277</b>
Vertriebskosten	-10.881	-10.516	-10.342	-10.138	-667	-560	128	181
Verwaltungskosten	-6.614	-6.616	-5.294	-5.326	-1.373	-1.356	53	66
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-2.200	-2.150	-1.418	-1.613	-774	-493	-8	-45
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>6.707</b>	<b>9.979</b>	<b>4.769</b>	<b>8.638</b>	<b>1.911</b>	<b>1.416</b>	<b>27</b>	<b>-75</b>
<b>Operative Umsatzrendite (in %)</b>	<b>4,2</b>	<b>6,3</b>	<b>3,3</b>	<b>6,1</b>	<b>6,1</b>	<b>4,8</b>	-	-
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	317	66	447	194	-131	-128	-	-
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-601	32	86	859	-2	88	-684	-914
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-284</b>	<b>98</b>	<b>534</b>	<b>1.052</b>	<b>-133</b>	<b>-40</b>	<b>-684</b>	<b>-914</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>6.423</b>	<b>10.077</b>	<b>5.303</b>	<b>9.690</b>	<b>1.777</b>	<b>1.376</b>	<b>-657</b>	<b>-989</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.946	-2.800						
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>4.477</b>	<b>7.278</b>						

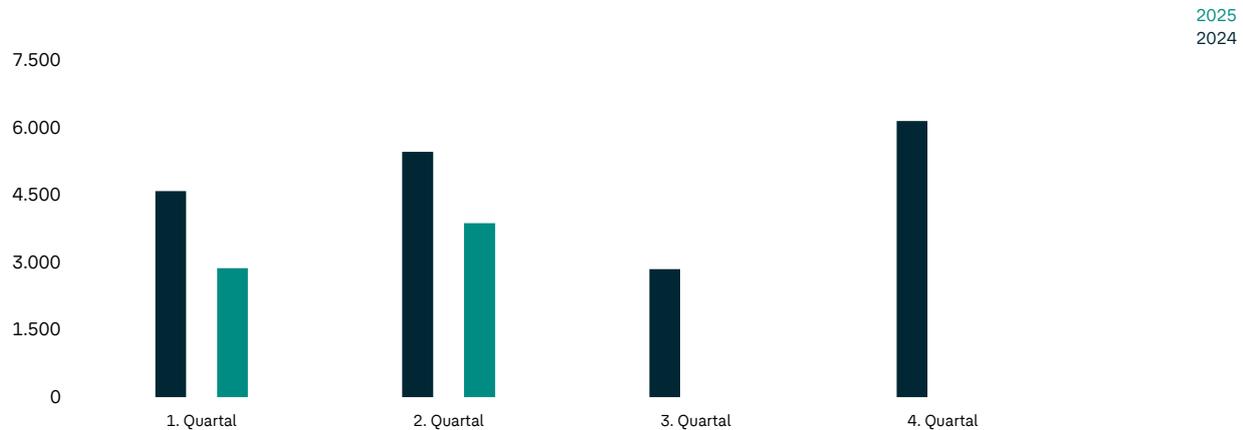
1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

3 Werte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

**OPERATIVES ERGEBNIS NACH QUARTALEN<sup>1</sup>**

Volkswagen Konzern in Mio. €



<sup>1</sup> Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

**ERTRAGSLAGE****Ertragslage des Konzerns**

Im Zeitraum Januar bis Juni 2025 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 158,4 (158,8) Mrd. € und lag damit auf dem Niveau des Vorjahres. Insbesondere die gute Umsatzentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen hatte einen positiven Einfluss. Der Volkswagen Konzern erzielte 80,7 (80,1)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis nahm aufgrund anteilig höherer Kosten der Umsatzerlöse um 2,9 Mrd. € auf 26,4 Mrd. € ab. Die Bruttomarge reduzierte sich in der Folge auf 16,7 (18,4)%.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns belief sich in den ersten sechs Monaten 2025 auf 6,7 (10,0) Mrd. €. Die operative Umsatzrendite betrug 4,2 (6,3)%. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ergab sich insbesondere aus Aufwendungen resultierend aus den seit Anfang April 2025 von den USA erhöhten Einfuhrzöllen, aus Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung in Europa und den USA sowie aus Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieseldispute. Außerdem belasteten Wechselkurs-, Mix- und Preiseffekte sowie steigende Aufwendungen für den Aufbau des Geschäftsfelds Battery das Ergebnis. Die Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen lagen im ersten Halbjahr 2025 auf dem Niveau des Vorjahres und betrafen im Wesentlichen Audi, CARIAD und Volkswagen Sachsen.

Das Finanzergebnis lag mit -0,3 (0,1) Mrd. € unter dem Wert des Vorjahres. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen fiel höher aus als ein Jahr zuvor. Darin wirkten in beiden Zeiträumen negative Effekte im Zusammenhang mit der Beteiligung an Northvolt, die im Vorjahr höher waren als im Berichtszeitraum. Höhere Zinsaufwendungen sowie rückläufige Zinserträge belasteten das Zinsergebnis. Im Berichtszeitraum nahm das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 3,7 Mrd. € auf 6,4 Mrd. € ab. Das Ergebnis nach Steuern sank im Vergleich zum Vorjahr um 2,8 Mrd. € auf 4,5 Mrd. €.

**Ertragslage im Konzernbereich Automobile**

Im ersten Halbjahr 2025 verzeichnete der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse in der Größenordnung des Vorjahres in Höhe von 142,7 (140,9) Mrd. €. Die Umsatzerlöse im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge lagen mit 120,0 (116,8) Mrd. € volumen- und mixbedingt leicht über dem Niveau des Vorjahres, während sie im Segment Nutzfahrzeuge das Vorjahr mit 21,2 (22,7) Mrd. € im Wesentlichen aufgrund rückläufiger Volumina verfehlten. 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.

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

Mio. €	2025	2024
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	9.945	11.405
davon aktivierte Entwicklungskosten	4.405	5.158
Aktivierungsquote in % <sup>1</sup>	44,3	45,2
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	3.454	3.046
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	8.993	9.293
<b>Forschungs- und Entwicklungskostenquote in % (F&amp;E-Quote)<sup>2</sup></b>	<b>7,0</b>	<b>8,1</b>

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

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

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum überproportional zu den Umsatzerlösen. Die hierin enthaltenen Materialaufwendungen stiegen vor allem aufgrund eines Anstiegs der Produktionskosten von höherpreisigen Fahrzeugmodellen insbesondere in der Markengruppe Progressive. Zudem waren Aufwendungen resultierend aus von den USA seit April 2025 erhöhten Einfuhrzöllen zu berücksichtigen sowie Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung in Europa und den USA zu bilden.

Die ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten nahmen trotz geringerer Aktivierungen von Entwicklungskosten aufgrund niedrigerer Primäraufwendungen ab. Die F&E-Quote ging daraufhin im Zeitraum Januar bis Juni 2025 auf 7,0 (8,1)% zurück. Die Investitionsquote, die sich aus der F&E- und Sachinvestitionsquote zusammensetzt, belief sich auf 11,4 (12,3)%.

In den ersten sechs Monaten 2025 nahmen die Vertriebskosten – unter anderem infolge von gestiegenen Vermarktungskosten – im Vergleich zum Vorjahr leicht zu; während ihr Anteil an den Umsatzerlösen unverändert blieb. Die Verwaltungskosten und auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen waren auf dem Niveau des Vorjahres. Das Sonstige betriebliche Ergebnis belief sich auf –1,4 (–1,6) Mrd.€. Insbesondere gestiegene negative Wechselkurseinflüsse, Restrukturierungsaufwendungen sowie Aufwendungen aus Rechtsstreitigkeiten vor allem im Zusammenhang mit der Dieseldematik belasteten das Sonstige betriebliche Ergebnis.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile ging im ersten Halbjahr 2025 um 3,9 Mrd.€ auf 4,8 Mrd.€ zurück. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr ergab sich insbesondere aus Aufwendungen resultierend aus den seit Anfang April 2025 von den USA erhöhten Einfuhrzöllen, aus Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung in Europa und den USA sowie Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieseldematik. Außerdem dämpften eine negativ wirkende Wechselkurs-, Mix- und Preisentwicklung sowie steigende Aufwendungen für den Aufbau des Geschäftsfelds Battery das Ergebnis. Die Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen lagen auf dem Niveau des Vorjahres. Die operative Umsatzrendite sank auf 3,3 (6,1)%. Das Operative Ergebnis des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Höhe von 4,4 (7,4) Mrd.€ ging im Berichtszeitraum im Wesentlichen aufgrund der oben genannten Sachverhalte zurück. Im Segment Nutzfahrzeuge führten vor allem Volumentrübkänge zu einer Reduzierung des Operativen Ergebnisses um 0,8 Mrd.€ auf 1,2 Mrd.€. Aus unseren At Equity einbezogenen chinesischen Joint Ventures berücksichtigen wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur das Ergebnis aus den Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzentnahmen, da die Ergebnisse dieser Joint Ventures im Finanzergebnis anteilig bilanziert werden.

### Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Mit 31,5 Mrd.€ übertrafen die Umsatzerlöse des Finanzdienstleistungsbereichs in den ersten sechs Monaten 2025 den Vorjahreswert volumenbedingt um 6,9%. Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich bei volumenbedingt höheren Abschreibungen auf die Restwerte von vermieteten Fahrzeugen unterproportional. Das Bruttoergebnis stieg in der Folge auf 4,7 (3,8) Mrd.€.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen fiel mit 1,9 (1,4) Mrd.€ höher aus als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Volumen. Der Vorjahreszeitraum war durch Währungskursverluste im Zusammenhang mit der Entkonsolidierung der Volkswagen Bank Rus belastet. Die operative Umsatzrendite erhöhte sich auf 6,1 (4,8)%.

## FINANZLAGE

### Finanzielle Situation des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis Juni 2025 erzielte der Volkswagen Konzern einen unter anderem ergebnisbedingt um 4,3 Mrd.€ unter dem Vorjahr liegenden Brutto-Cashflow in Höhe von 19,5 Mrd.€. Die Veränderung im Working Capital lag bei -16,2 (-19,4) Mrd.€ und resultierte im Berichtszeitraum im Wesentlichen aus dem Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen, denen eine Zunahme der Verbindlichkeiten entgegenstand.

Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft verringerte sich in der Folge im ersten Halbjahr 2025 um 1,2 Mrd.€ auf 3,3 Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns lag mit 11,7 (11,5) Mrd.€ auf dem Niveau des Vorjahres. Dabei stiegen die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) spürbar an, während die aktivierten Entwicklungskosten deutlich zurückgingen. Die Ausgaben für den Erwerb von Beteiligungen enthalten unter anderem den weiteren Anteilserwerb an Rivian.

Aus der Finanzierungstätigkeit des Volkswagen Konzerns ergab sich insgesamt ein Mittelzufluss in Höhe von 4,7 (15,8) Mrd.€. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und nicht börsennotierten Schuldverschreibungen, die Veränderungen der übrigen Finanzschulden, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG in Höhe von 3,2 Mrd.€ sowie die Rückzahlung der fristgerecht zu Juni 2025 gekündigten Hybridanleihe in Höhe von 1,5 Mrd.€ und die Begebung von grünen Hybridanleihen im Mai 2025 in Höhe von 1,9 Mrd.€. Am Ende der ersten sechs Monate 2025 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 34,8 Mrd.€. Ende Dezember 2024 hatte er 40,3 Mrd.€ betragen.

Am 30. Juni 2025 lag die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns bei -175,7 Mrd.€; am Jahresende 2024 waren es -169,1 Mrd.€ gewesen.

### Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im Berichtszeitraum verzeichnete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cashflow in Höhe von 13,0 (18,0) Mrd.€. Der Rückgang resultierte vor allem aus dem schwächeren Ergebnis. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf -2,6 (-5,9) Mrd.€. Dem Aufbau von Vorräten und eine volumenbedingten Erhöhung von Forderungen stand eine volumenbedingte Zunahme der Verbindlichkeiten entgegen. In der Folge verringerte sich der Cashflow aus dem laufenden Geschäft um 1,7 Mrd.€ auf 10,4 Mrd.€.

Im Zeitraum Januar bis Juni 2025 lag die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts mit 11,8 (11,7) Mrd.€ auf dem Niveau des Vorjahres. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen stiegen um 0,4 Mrd.€ auf 6,3 Mrd.€. Die Sachinvestitionsquote betrug 4,4 (4,2)%. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen dabei in die Produktion von Elektrofahrzeugen, zugehörigen Batterietechnologien sowie elektrischen Baukästen und Plattformen als zentrale Bestandteile der Transformation des Unternehmens hin zu nachhaltiger Mobilität. Weitere Schwerpunkte bilden die Digitalisierung unserer Produkte, Maßnahmen zur Reduzierung des CO<sub>2</sub>-Ausstoßes und Förderung nachhaltiger Produktionsprozesse sowie der Ausbau der Marktpräsenz unter anderem in Nordamerika und China. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten waren mit 4,3 (5,2) Mrd.€ rückläufig. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ erhöhte sich auf -1,4 (-0,8) Mrd.€ und enthielt im Wesentlichen die Erhöhung unserer Beteiligung an Rivian.

Der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile lag bei -1,4 (0,4) Mrd.€.

## KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENSTLEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG <sup>1</sup>	
	2025	2024 <sup>2</sup>	2025	2024 <sup>2,3</sup>	2025	2024 <sup>2</sup>	2025	2024
<b>Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>40.296</b>	<b>43.522</b>	<b>28.088</b>	<b>31.834</b>	<b>16.196</b>	<b>14.819</b>	<b>-3.988</b>	<b>-3.131</b>
Ergebnis vor Steuern	6.423	10.077	5.303	9.690	1.777	1.376	-657	-989
Ertragsteuerzahlungen	-3.044	-3.452	-2.652	-3.034	-966	-594	574	176
Abschreibungen <sup>4</sup>	16.096	14.598	10.596	9.510	5.923	5.542	-422	-454
Veränderung der Pensionen	-61	32	-63	27	2	5	-1	-
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	1.070	1.944	884	1.769	186	175	-	-
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen <sup>5</sup>	-987	647	-1.052	42	-223	623	289	-17
<b>Brutto-Cashflow</b>	<b>19.497</b>	<b>23.846</b>	<b>13.015</b>	<b>18.004</b>	<b>6.700</b>	<b>7.127</b>	<b>-218</b>	<b>-1.284</b>
<b>Veränderung Working Capital</b>	<b>-16.183</b>	<b>-19.359</b>	<b>-2.605</b>	<b>-5.930</b>	<b>-12.424</b>	<b>-13.565</b>	<b>-1.153</b>	<b>136</b>
Veränderung der Vorräte	-7.177	-7.309	-6.652	-7.494	-520	272	-6	-87
Veränderung der Forderungen	-4.714	-4.447	-2.828	-4.094	-889	-1.686	-997	1.333
Veränderung der Verbindlichkeiten	7.853	2.272	6.604	3.237	1.309	63	-60	-1.028
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	809	2.454	750	2.544	42	-21	18	-70
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-11.131	-8.540	-477	-123	-10.792	-8.512	137	96
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.823	-3.790	-3	-0	-1.574	-3.681	-247	-109
<b>Cashflow laufendes Geschäft</b>	<b>3.315</b>	<b>4.487</b>	<b>10.410</b>	<b>12.074</b>	<b>-5.724</b>	<b>-6.438</b>	<b>-1.371</b>	<b>-1.149</b>
<b>Investitionstätigkeit laufendes Geschäft</b>	<b>-11.708</b>	<b>-11.540</b>	<b>-11.760</b>	<b>-11.706</b>	<b>-190</b>	<b>-486</b>	<b>243</b>	<b>652</b>
davon: Sachinvestitionen	-6.488	-6.023	-6.338	-5.895	-112	-94	-38	-35
Entwicklungskosten (aktiviert)	-4.328	-5.158	-4.328	-5.158	-	-	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-1.328	-730	-1.363	-838	-140	-418	176	527
<b>Netto-Cashflow<sup>6</sup></b>	<b>-8.393</b>	<b>-7.053</b>	<b>-1.350</b>	<b>367</b>	<b>-5.915</b>	<b>-6.924</b>	<b>-1.128</b>	<b>-497</b>
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-659	-1.863	857	-3.260	-778	3.011	-738	-1.614
<b>Investitionstätigkeit</b>	<b>-12.367</b>	<b>-13.403</b>	<b>-10.904</b>	<b>-14.967</b>	<b>-969</b>	<b>2.526</b>	<b>-495</b>	<b>-962</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>	<b>4.732</b>	<b>15.798</b>	<b>-805</b>	<b>-3.353</b>	<b>3.704</b>	<b>17.730</b>	<b>1.834</b>	<b>1.422</b>
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	358	-	358	-	-	-	-	-
Kapitaleinzahlungen-/rückzahlungen	397	-1.215	451	-1.216	74	542	-128	-541
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.175	-9	-1.270	-23	-81	-37	177	51
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0	1	-0	2	0	-1	0	-0
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-5.495</b>	<b>6.875</b>	<b>-2.569</b>	<b>-6.267</b>	<b>-3.071</b>	<b>13.780</b>	<b>145</b>	<b>-638</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.06.<sup>7</sup></b>	<b>34.802</b>	<b>50.398</b>	<b>25.519</b>	<b>25.567</b>	<b>13.126</b>	<b>28.599</b>	<b>-3.844</b>	<b>-3.768</b>
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	45.372	43.200	76.035	78.615	20.082	18.199	-50.745	-53.614
<b>Bruttoliquidität</b>	<b>80.173</b>	<b>93.598</b>	<b>101.554</b>	<b>104.182</b>	<b>33.208</b>	<b>46.798</b>	<b>-54.589</b>	<b>-57.382</b>
Kreditstand	-255.918	-257.170	-73.167	-74.271	-238.965	-241.684	56.214	58.785
<b>Nettoliquidität am 30.06.<sup>8</sup></b>	<b>-175.745</b>	<b>-163.573</b>	<b>28.387</b>	<b>29.911</b>	<b>-205.757</b>	<b>-194.887</b>	<b>1.625</b>	<b>1.403</b>
nachrichtlich am 01.01.	-169.122	-147.433	34.414	38.653	-205.188	-187.722	1.652	1.636

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

2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

3 Werte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

4 Saldiert mit Zuschreibungen.

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

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

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

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

Im ersten Halbjahr 2025 verzeichnete die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile mit -0,8 (-3,4) Mrd.€ einen Mittelabfluss. Darin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie nicht börsennotierten Schuldverschreibungen, die Veränderungen der übrigen Finanzschulden, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG aus der Gewinnverwendung für das Geschäftsjahr 2024 sowie die Rückzahlung der fristgerecht zu Juni 2025 gekündigten Hybridanleihe. Aus den im Mai 2025 über die Volkswagen International Finance N.V. begebenen grünen Hybridanleihen im Gesamtnennbetrag von 1,9 Mrd.€ ergab sich im Berichtszeitraum ein Mittelzufluss. Diese Anleihen bestehen zum einen aus einer 1,15 Mrd.€ Anleihe, die mit einem Kupon von 5,994% ausgestattet und erstmals nach achteinhalb Jahren kündbar ist, und zum anderen aus einer 0,75 Mrd.€ Anleihe, die einen Kupon von 5,493% hat und erstmals nach fünfteinhalb Jahren gekündigt werden kann. Beide Anleihen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – die Nettoliquidität sowie das Eigenkapital.

Ende Juni 2025 wies der Konzernbereich Automobile eine solide Nettoliquidität in Höhe von 28,4 Mrd.€ aus; am 31. Dezember 2024 hatte sie 34,4 Mrd.€ betragen.

### Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2025 erwirtschaftete der Finanzdienstleistungsbereich einen Brutto-Cashflow in Höhe von 6,7 (7,1) Mrd.€. Die Veränderung im Working Capital betrug -12,4 (-13,6) Mrd.€. Einem Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und Forderungen stand eine Zunahme von Verbindlichkeiten entgegen, die zu einer gegenüber Vorjahr geringeren Mittelbindung im Working Capital führte. In der Folge lag der Cashflow aus dem laufenden Geschäft bei -5,7 (-6,4) Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts reduzierte sich auf 0,2 (0,5) Mrd.€.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ergab sich im Zeitraum Januar bis Juni 2025 ein Mittelzufluss in Höhe von 3,7 (17,7) Mrd.€. Hierin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen, nicht börsennotierten Schuldverschreibungen sowie übriger Finanzschulden.

Am Ende des ersten Halbjahres 2025 lag die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei -205,8 Mrd.€; am Jahresende 2024 hatte sie sich auf -205,2 Mrd.€ belaufen.

## VERMÖGENSLAGE

### Bilanzstruktur des Konzerns

Am 30. Juni 2025 verzeichnete der Volkswagen Konzern mit 637,7 Mrd.€ eine um 0,8% höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2024. Mit 198,0 (196,7) Mrd.€ lag das Eigenkapital des Konzerns auf dem Niveau vom Jahresende 2024. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 31,1 (31,1)%.

### Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Die Immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen im Konzernbereich Automobile waren gegenüber dem Wert zum 31. Dezember 2024 nahezu unverändert. Die At Equity bewerteten Anteile verringerten sich im Wesentlichen aufgrund der Dividendenbeschlüsse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte mit 254,3 (256,4) Mrd.€ auf dem Niveau vom Jahresende 2024.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte fielen am 30. Juni 2025 mit 167,6 (163,4) Mrd.€ höher aus als Ende 2024. Die Vorräte legten spürbar zu. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte stiegen vor allem aufgrund von höheren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Der Bestand an Zahlungsmitteln nahm um 2,6 Mrd.€ auf 25,5 Mrd.€ ab.

Am Ende des ersten Halbjahres 2025 verzeichnete der Konzernbereich Automobile ein auf dem Niveau des Vorjahres liegendes Eigenkapital in Höhe von 175,8 (174,9) Mrd.€. Die Ergebnisentwicklung, geringere versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen infolge der Änderung des Zinssatzes, sowie die im Mai 2025 begebenen grünen Hybridanleihen standen negativen Effekten aus der Währungsumrechnung, die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG sowie die Rückzahlung der zu Juni 2025 fristgerecht gekündigten Hybridanleihe entgegen. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital nahmen unter anderem aufgrund des Verkaufs von Anteilen an TRATON spürbar zu und umfassten im

## BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST- LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG <sup>1</sup>	
	30.06.2025	31.12.2024	30.06.2025	31.12.2024 <sup>2</sup>	30.06.2025	31.12.2024	30.06.2025	31.12.2024
<b>Aktiva</b>								
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>387.707</b>	<b>387.674</b>	<b>254.302</b>	<b>256.386</b>	<b>192.397</b>	<b>191.166</b>	<b>-58.992</b>	<b>-59.878</b>
Immaterielle Vermögenswerte	94.036	93.333	93.561	92.811	483	529	-7	-7
Sachanlagen	70.333	71.452	68.263	69.228	925	949	1.145	1.274
Vermietete Vermögenswerte	75.719	73.193	5.392	5.502	75.507	73.086	-5.179	-5.395
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	99.396	101.087	1	21	99.951	101.795	-555	-729
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	48.223	48.610	87.086	88.823	15.533	14.808	-54.396	-55.021
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>249.978</b>	<b>245.231</b>	<b>167.613</b>	<b>163.387</b>	<b>118.026</b>	<b>121.674</b>	<b>-35.661</b>	<b>-39.830</b>
Vorräte	62.213	56.720	55.882	50.785	6.535	6.144	-203	-209
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	67.774	68.855	23	3	68.304	69.510	-553	-657
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	57.078	52.033	62.527	61.411	25.612	25.597	-31.061	-34.975
Wertpapiere und Termingeldanlagen	28.110	27.326	23.661	23.099	4.449	4.227	-	0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	34.802	40.296	25.519	28.088	13.126	16.196	-3.844	-3.988
<b>Bilanzsumme</b>	<b>637.684</b>	<b>632.905</b>	<b>421.915</b>	<b>419.772</b>	<b>310.423</b>	<b>312.840</b>	<b>-94.654</b>	<b>-99.708</b>
<b>Passiva</b>								
<b>Eigenkapital</b>	<b>198.018</b>	<b>196.731</b>	<b>175.849</b>	<b>174.860</b>	<b>45.453</b>	<b>45.044</b>	<b>-23.283</b>	<b>-23.173</b>
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	168.716	168.404	146.832	146.836	45.100	44.693	-23.215	-23.125
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	14.164	13.890	14.164	13.890	-	-	-	-0
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	182.880	182.294	160.996	160.726	45.100	44.693	-23.215	-23.125
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	15.138	14.437	14.853	14.134	353	352	-68	-48
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>210.777</b>	<b>219.134</b>	<b>130.271</b>	<b>130.577</b>	<b>116.319</b>	<b>124.565</b>	<b>-35.813</b>	<b>-36.008</b>
Finanzschulden	129.905	137.061	55.595	55.011	103.991	111.887	-29.681	-29.837
Rückstellungen für Pensionen	23.737	27.602	23.351	27.148	386	453	-0	-0
Sonstige Schulden	57.135	54.472	51.325	48.418	11.941	12.225	-6.132	-6.171
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>228.889</b>	<b>217.039</b>	<b>115.795</b>	<b>114.335</b>	<b>148.651</b>	<b>143.230</b>	<b>-35.557</b>	<b>-40.526</b>
Finanzschulden	126.013	117.020	17.572	17.952	134.973	128.984	-26.533	-29.917
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	33.062	29.772	34.011	31.286	4.279	3.552	-5.229	-5.067
Sonstige Schulden	69.815	70.247	64.212	65.097	9.399	10.694	-3.796	-5.543
<b>Bilanzsumme</b>	<b>637.684</b>	<b>632.905</b>	<b>421.915</b>	<b>419.772</b>	<b>310.423</b>	<b>312.840</b>	<b>-94.654</b>	<b>-99.708</b>

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

2. Werte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

Wesentlichen die Minderheitsaktionäre des Porsche AG Konzerns und der TRATON Group. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 41,7 (41,7)%.

Mit 130,3 (130,6) Mrd.€ lagen die Langfristigen Schulden am Ende des Berichtszeitraums auf dem Niveau vom Jahresende 2024. Die langfristigen Sonstigen Schulden und vor allem die darin enthaltenen langfristigen sonstigen Rückstellungen stiegen spürbar vor allem aufgrund von Rückstellungen für langfristige Emissionsverpflichtungen und Restrukturierungsmaßnahmen, während die Pensionsrückstellungen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes deutlich rückläufig waren.

Mit 115,8 (114,3) Mrd.€ waren die Kurzfristigen Schulden am 30. Juni 2025 in der Größenordnung des Jahresende 2024. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich spürbar, während die in den kurzfristigen Sonstigen Schulden enthaltenden kurzfristigen sonstigen Rückstellungen spürbar zurückgingen.

Ende Juni 2025 wies der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 421,9 Mrd.€ aus; das waren 0,5% mehr als am 31. Dezember 2024.

### Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Am 30. Juni 2025 verzeichnete der Finanzdienstleistungsbereich mit 310,4 Mrd.€ eine um 0,8% niedrigere Bilanzsumme als am Jahresende 2024.

Mit 192,4 (191,2) Mrd.€ lagen die Langfristigen Vermögenswerte insgesamt auf nahezu dem gleichen Niveau wie am 31. Dezember 2024. Die Vermieteten Vermögenswerte stiegen im Wesentlichen volumenbedingt, während die Forderungen aus Finanzdienstleistungen rückläufig waren.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte des Finanzdienstleistungsbereichs nahmen um 3,0% auf 118,0 Mrd.€ ab. Die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen und der Bestand an Zahlungsmitteln verringerten sich gegenüber dem Jahresende 2024.

Am Ende des ersten Halbjahres 2025 entfielen rund 48,7 (49,4)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Mit 45,5 (45,0) Mrd.€ lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen Ende Juni 2025 auf dem Niveau vom Dezember 2024. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 14,6 (14,4)%.

Die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich von 116,3 (124,6) Mrd.€ reduzierten sich vor allem aufgrund spürbar gesunkener langfristiger Finanzschulden. Die Kurzfristigen Schulden waren mit 148,7 (143,2) Mrd.€ leicht über dem Wert vom 31. Dezember 2024. Die darin enthaltenen Finanzschulden nahmen leicht, die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen stark zu, während sich die kurzfristigen Sonstigen Schulden deutlich verringerten.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich am 30. Juni 2025 auf 65,2 Mrd.€; am Jahresende 2024 hatte es 57,5 Mrd.€ betragen.

## PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die mit dem Geschäftsbericht 2024 im zusammengefassten Lagebericht veröffentlichte Prognose für das Geschäftsjahr 2025 haben wir im zweiten Quartal 2025 insbesondere aufgrund der seit April erhöhten US-Importzölle angepasst.

Für die Auslieferungen an Kunden gehen wir nunmehr davon aus, das Niveau des Vorjahres zu erreichen (vorher: in der Größenordnung des Vorjahres).

Die Umsatzerlöse für den Volkswagen Konzern und das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erwarten wir auf dem Niveau des Vorjahres (vorher: um bis zu 5% über dem Vorjahr). Für die operative Umsatzrendite des Konzerns rechnen wir nunmehr mit einer Bandbreite zwischen 4,0 und 5,0% (vorher: 5,5 bis 6,5%), für das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zwischen 4,5 und 5,5% (vorher: 6 bis 7%). Für das Segment Nutzfahrzeuge erwarten wir spürbar unter dem Vorjahr liegende Umsatzerlöse (vorher: auf dem Vorjahresniveau), die operative Umsatzrendite prognostizieren wir zwischen 7,0 und 8,0% (vorher: 7,5 und 8,5%).

Für den Konzernbereich Automobile erwarten wir den Netto-Cashflow des Jahres 2025 zwischen 1 und 3 Mrd. € (vorher: 2 und 5 Mrd. €). Außerdem gehen wir nunmehr von einer Nettoliquidität aus, die zwischen 31 und 33 Mrd. € liegen wird (vorher: 34 und 37 Mrd. €).

Die prognostizierten Bandbreiten für Operatives Ergebnis, Netto-Cashflow und Nettoliquidität unterstellen am unteren Ende insbesondere eine Fortsetzung der aktuell geltenden US-Importzölle von 27,5% im zweiten Halbjahr 2025 und am oberen Ende auf 10% reduzierte Importzölle. Es besteht hohe Unsicherheit in Bezug auf die weitere Entwicklung der Zollsituation und ihrer Effekte und Wechselwirkungen.

Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2025 finden Sie auf Seite 30.

## Rechtsstreitigkeiten

### Dieselthematik

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

Im Mai 2025 wurde die seit September 2021 vor dem Landgericht Braunschweig durchgeführte Hauptverhandlung gegen teilweise auch ehemalige Beschäftigte der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend Motoren des Typs EA 189 mit einer Verurteilung der Angeklagten wegen Betruges abgeschlossen. Alle vier Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, die bei zweien von ihnen zur Bewährung ausgesetzt wurden. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig; alle Angeklagten legten Revision ein. Das von dem vorstehenden Verfahren abgetrennte Verfahren gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG wurde vorläufig eingestellt. Die Volkswagen AG ist an diesen Verfahren nicht beteiligt.

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

In dem Verfahren der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG erging im März 2025 ein prozessuales Urteil, mit dem die Opt-In-Sammelklage in Bezug auf die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG für zulässig erklärt wurde. Die Klage gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France wurde hingegen für unzulässig erachtet. Im weiteren Verlauf des Klageverfahrens wird sich das Gericht der ersten Instanz nun materiellrechtlich mit den hauptsächlich auf Rückabwicklung ohne Nutzungersatz, hilfsweise auf Schadensersatz von 20–30% des Kaufpreises, gerichteten Klageansprüchen befassen. Das prozessuale Urteil ist nicht rechtskräftig. Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Klage kann im Rahmen einer Berufung gegen das zu erwartende erstinstanzliche Urteil überprüft werden.

### Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Im April 2025 verhängten die Europäische Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) im Rahmen von Settlement-Verfahren Bußgelder gegen verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche. Überprüft worden war der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, ELV-Themen nicht wettbewerblich zu nutzen, also keine Veröffentlichungen von relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) zu Wettbewerbszwecken vorzunehmen. Die Europäische Kommission verhängte ein Bußgeld in Höhe von rund 128 Mio. € gegen die Volkswagen AG. Die CMA verhängte gegen die Volkswagen AG und die Volkswagen Group UK zusammen ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 15 Mio. GBP, die durch bestehende Rückstellungen abgedeckt sind.

In dem Klageverfahren von Automobile Plant GAZ LLC (GAZ) in Russland über angebliche Forderungen in Höhe von rund 28,5 Mrd. RUB bestätigte nach dem Berufungsgericht auch das Kassationsgericht das erstinstanzliche Urteil, mit dem die Volkswagen AG im Juli 2024 zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von rund 16,9 Mrd. RUB verurteilt worden war. Die Volkswagen AG wird auch gegen die Entscheidung des Kassationsgerichts Rechtsmittel einlegen und sich weiter umfassend verteidigen. Im April 2025 übertrug die Klägerin GAZ ihre angeblichen Forderungen an eine dritte Gesellschaft Kameya JSC, die auf diesem Wege im Klageverfahren prozessual die Klägerstellung übernahm.

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

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen im zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts 2024 zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2025 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – keine wesentlichen Änderungen.

# Ausblick für das Jahr 2025

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2025 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2024 etwas schwächeren Dynamik wachsen wird. Die rückläufige Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie die Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA und den damit verbundenen geplanten und bereits umgesetzten Maßnahmen der neuen US-Regierung. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine etwas schwächere Dynamik aufweisen werden als im vergangenen Berichtsjahr.

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Plötzlich auftretende oder sich verschärfende geopolitische Spannungen und Konflikte könnten darüber hinaus insbesondere zu steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2025 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2025 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das ebenfalls auf dem Vorjahresniveau liegen wird. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2025 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen in der Größenordnung des Vorjahres liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2025 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich deutlich übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2025 mit einem Verkaufsvolumen spürbar unter dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2025 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt spürbar steigen wird. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2025 voraussichtlich leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2025 mit einem Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres.

Wir erwarten für 2025, dass die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar unter den Vorjahreswerten liegen werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2025 mit einer Nachfrage, die leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen wird, mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2025 – im Zusammenspiel mit der Entwicklung der Fahrzeugmärkte – eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2025 unter herausfordernden Marktbedingungen das Niveau des Vorjahres erreichen wird.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus einem Umfeld politischer Unsicherheit, zunehmenden Handelsbeschränkungen und geopolitischen Spannungen, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus den seit Jahresbeginn verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern und das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2025, dass die Umsatzerlöse auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden. Die operative Umsatzrendite für den Konzern wird voraussichtlich zwischen 4,0 und 5,0% liegen, im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zwischen 4,5 und 5,5%. Für das Segment Nutzfahrzeuge gehen wir bei spürbar unter dem Vorjahresniveau liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 7,0 und 8,0% aus. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit bis zu 5% über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen und einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,0 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2025 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 12 und 13% liegt. Den Netto-Cashflow des Jahres 2025 erwarten wir zwischen 1 und 3 Mrd. €. Darin enthalten sind sowohl Liquiditätsabflüsse für Zukunftsinvestitionen als auch für Restrukturierungsmaßnahmen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2025 voraussichtlich zwischen 31 und 33 Mrd. € liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Die prognostizierten Bandbreiten für Operatives Ergebnis, Netto-Cashflow und Nettoliquidität unterstellen am unteren Ende insbesondere eine Fortsetzung der aktuell geltenden US-Importzölle von 27,5% im zweiten Halbjahr 2025 und am oberen Ende auf 10% reduzierte Importzölle. Es besteht hohe Unsicherheit in Bezug auf die weitere Entwicklung der Zollsituation und ihrer Effekte und Wechselwirkungen.

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2024 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben. Wir übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Bericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

# Markengruppen und Geschäftsfelder

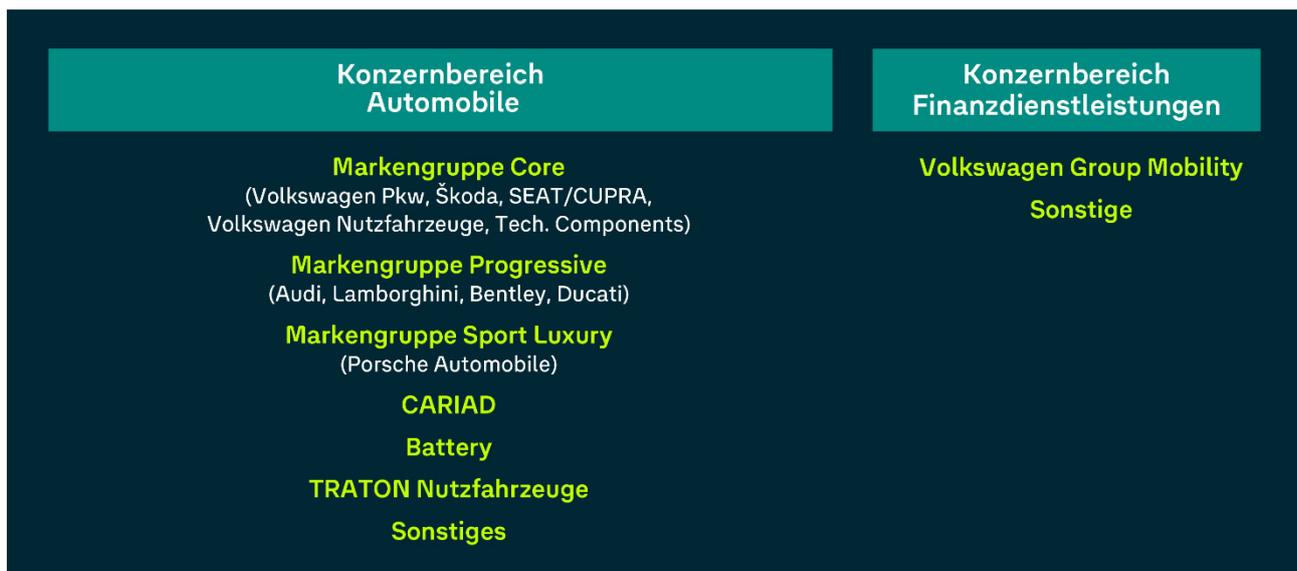
## UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKENGRUPPEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Zeitraum Januar bis Juni 2025 Umsatzerlöse in Höhe von 158,4 (158,8) Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag bei 6,7 (10,0) Mrd. €.

Im Berichtszeitraum setzte die Markengruppe Core 2,5 (2,5) Mio. Fahrzeuge ab, die Umsatzerlöse stiegen auf 72,5 (69,1) Mrd. €. Das Operative Ergebnis belief sich auf 3,5 (3,4) Mrd. €.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw lag im ersten Halbjahr 2025 mit 1,5 (1,5) Mio. Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Modelle T-Cross, Saveiro und Amarok verzeichneten Zuwächse. Auch der vollelektrische ID. 7 war beliebt. Der Tayron wurde erfolgreich im Markt eingeführt. Die Umsatzerlöse lagen bei 43,4 (42,2) Mrd. €. Das Operative Ergebnis übertraf mit 1,1 (0,9) Mrd. € den Wert des Vorjahres, der von höheren Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen geprägt war. Im Berichtszeitraum wirkten die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung sowie Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik negativ. Des Weiteren belasteten Aufwendungen für US-Importzölle das Ergebnis.

## BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS



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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024 <sup>1</sup>
Markengruppe Core	2.527	2.494	72.480	69.051	3.455	3.405
Markengruppe Progressive	574	539	32.573	30.939	1.087	1.982
Markengruppe Sport Luxury <sup>2</sup>	135	152	16.138	17.695	832	2.904
CARIAD	–	–	564	426	–1.172	–1.182
Battery	–	–	11	0	–592	–166
TRATON Nutzfahrzeuge	153	161	21.195	22.738	1.245	2.050
At Equity einbezogene Gesellschaften China <sup>3</sup>	1.242	1.265	–	–	–	–
Volkswagen Group Mobility	–	–	29.362	27.514	1.811	1.374
Sonstiges <sup>4</sup>	–267	–269	–13.959	–9.563	40	–387
<b>Volkswagen Konzern</b>	<b>4.363</b>	<b>4.341</b>	<b>158.364</b>	<b>158.800</b>	<b>6.707</b>	<b>9.979</b>

1 Vorjahr angepasst.

2 Inklusive Porsche Finanzdienstleistungen: Umsatz 18.157 (19.457) Mio. €, Operatives Ergebnis 1.007 (3.061) Mio. €.

3 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten, diese Gesellschaften erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 506 (801) Mio. €.

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

## WESENTLICHE ZAHLEN DER MARKENGRUPPE CORE VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024 <sup>1</sup>
Volkswagen Pkw	1.521	1.519	43.448	42.194	1.103	917
Škoda	582	548	15.070	13.652	1.285	1.149
SEAT/CUPRA	322	344	7.598	7.752	38	406
Volkswagen Nutzfahrzeuge	224	231	8.698	8.087	207	635
Tech. Components	–	–	11.909	10.815	751	323
Konsolidierung	–123	–148	–14.243	–13.450	71	–25
<b>Markengruppe Core</b>	<b>2.527</b>	<b>2.494</b>	<b>72.480</b>	<b>69.051</b>	<b>3.455</b>	<b>3.405</b>

1 Vorjahr angepasst.

Im Berichtszeitraum setzte Škoda insgesamt 582 Tsd. Fahrzeuge ab; ein Anstieg von 6,3% im Vergleich zum Vorjahr, der insbesondere aus der starken Nachfrage nach den elektrischen SUV-Modellen Elroq und Enyaq resultierte. Zudem legte der Absatz des Kodiaq zu. Auf dem indischen Markt ist der Kylaq erfolgreich gestartet. Die Umsatzerlöse stiegen um 10,4% auf 15,1 Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag mit 1,3 (1,1) Mrd. € volumenbedingt über dem Niveau des Vorjahres.

Der Absatz von SEAT/CUPRA belief sich in den ersten sechs Monaten 2025 auf 322 (344) Tsd. Fahrzeuge. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Die vollelektrischen Modelle CUPRA Born und CUPRA Tavascan erfreuten sich großer Beliebtheit. Die Umsatzerlöse lagen mit 7,6 Mrd. € um 2,0% unter dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis ging auf 38 (406) Mio. € zurück. Belastungen ergaben sich aus einem verschärften Wettbewerb in wichtigen Märkten, den Veränderungen im Produktmix, den EU-Zöllen auf den in China produzierten CUPRA Tavascan und gestiegenen Materialkosten.

Im ersten Halbjahr 2025 gab der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf weltweit 224 (231) Tsd. Einheiten nach. Der vollelektrische ID. Buzz konnte Zuwächse verzeichnen. Die Umsatzerlöse lagen mit 8,7 (8,1) Mrd. € über dem Wert des Vorjahres. Das Operative Ergebnis sank auf 207 (635) Mio. €, was neben dem Volumen insbesondere aus der Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung resultierte.

Die Umsatzerlöse von Tech. Components beliefen sich im Zeitraum Januar bis Juni 2025 auf 11,9 (10,8) Mrd. €. Das Operative Ergebnis war mit 751 (323) Mio. € im Wesentlichen volumen- und mixbedingt höher als im Vorjahr, in dem Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen zu berücksichtigen waren.

Der Absatz der Markengruppe Progressive (Audi, Bentley, Lamborghini, Ducati) belief sich im Berichtszeitraum auf weltweit 574 (539) Tsd. Automobile. Zuwächse verzeichneten vor allem die Modellreihen Q6 e-tron, Q7 und Q8. Der neue Q5 und der vollelektrische A6 e-tron wurden erfolgreich eingeführt. Die neuen Modelle werden im Laufe des Jahres sukzessive volumenwirksam. Ducati verkaufte im Berichtszeitraum 30,4 (34,2) Tsd. Motorräder. Die Umsatzerlöse lagen bei 32,6 (30,9) Mrd. €. Das Operative Ergebnis ist von Aufwendungen für US-Importzölle, Restrukturierungsmaßnahmen, Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung sowie von zahlreichen Modellwechseln beeinflusst und lag bei 1,1 (2,0) Mrd. €.

Die Markengruppe Sport Luxury (Porsche Automobile) setzte im ersten Halbjahr 2025 weltweit 135 (152) Tsd. Fahrzeuge ab. Der Macan wurde stärker nachgefragt als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse verringerten sich auf 16,1 (17,7) Mrd. € und das Operative Ergebnis auf 0,8 (2,9) Mrd. €. Ursachen waren im Wesentlichen ein geringeres Absatzvolumen aufgrund der weiterhin herausfordernden Marktsituation in China, gestiegene Materialkosten, höhere ergebniswirksame Entwicklungsleistungen sowie zusätzliche Aufwendungen in Bezug auf Batterieaktivitäten, US-Importzölle und Maßnahmen zur strategischen Neuausrichtung.

Die Umsatzerlöse von CARIAD erhöhten sich im Zeitraum Januar bis Juni 2025 um 138 Mio. € auf 564 Mio. €, was im Wesentlichen auf erfolgreiche Software-Lieferungen von CARIAD an die Konzernmarken zurückzuführen ist. Trotz Rückstellungen für Restrukturierungsaufwendungen im Rahmen des CARIAD Transformationsprogramms lag das Operative Ergebnis mit -1,2 (-1,2) Mrd. € geringfügig über dem Vorjahresniveau.

Im Geschäftsfeld Battery sind die weltweiten Batterieaktivitäten des Konzerns – die zukünftige Fertigung von Batteriezellen sowie weitere Aktivitäten entlang der Batterie-Wertschöpfungskette – zusammengefasst. Das Operative Ergebnis von Battery lag im Berichtszeitraum infolge des Aufbaus des Geschäftsfelds im Wesentlichen fixkostenbedingt bei -592 (-166) Mio. €.

Der Absatz von TRATON Nutzfahrzeuge (Scania, MAN, International (ehemals Navistar), Volkswagen Truck & Bus) war mit 153 (161) Tsd. Einheiten geringer als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse sanken um 6,8% auf 21,2 Mrd. €. Das Operative Ergebnis ging im Wesentlichen volumenbedingt auf 1,2 (2,0) Mrd. € zurück.

Die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Group Mobility neu abgeschlossenen Verträge belief sich im Berichtszeitraum auf 5,1 (5,1) Mio. Kontrakte. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns stieg bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 35,8 (34,6)%. Ende Juni 2025 war der Gesamtvertragsbestand mit 27,1 (26,7) Mio. Kontrakten höher als am 31. Dezember 2024. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing lag der Vertragsbestand bei 10,3 (10,2) Mio. Kontrakten, im Bereich Service/Versicherungen waren es 16,8 (16,5) Mio. Kontrakte. Am 30. Juni 2025 verzeichnete die Volkswagen Bank 2,0 (1,9) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis legte auf 1,8 (1,4) Mrd. € zu. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Volumen.

## ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In der Region Europa/Übrige Märkte lag der Absatz des Volkswagen Konzerns im ersten Halbjahr 2025 mit 2,2 (2,1) Mio. Fahrzeugen in der Größenordnung des Vorjahres. Die Umsatzerlöse stiegen auf 100,7 (96,8) Mrd. €, was im Wesentlichen aus dem Volumenwachstum sowie aus höheren Umsatzerlösen im Finanzdienstleistungsbereich resultierte.

Auf den Märkten Nordamerikas setzte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 0,4 (0,5) Mio. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse lagen bei 29,3 (32,0) Mrd. €.

Im Zeitraum Januar bis Juni 2025 war der Absatz in Südamerika mit 307 (258) Tsd. Fahrzeugen höher als ein Jahr zuvor. In der Folge nahmen die Umsatzerlöse auf 9,2 (8,8) Mrd. € zu.

In der Region Asien-Pazifik lag der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China – im Berichtszeitraum mit 1,5 (1,5) Mio. Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzerlöse gingen unter anderem wechselkursbedingt auf 19,3 (21,5) Mrd. € zurück. Darin nicht enthalten sind die Umsatzerlöse unserer At Equity einbezogenen Gesellschaften in China.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2025	2024	2025	2024
Europa/Übrige Märkte	2.171	2.104	100.735	96.772
Nordamerika	435	516	29.287	31.973
Südamerika	307	258	9.220	8.790
Asien-Pazifik <sup>1</sup>	1.450	1.463	19.350	21.483
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	–227	–217
<b>Volkswagen Konzern<sup>1</sup></b>	<b>4.363</b>	<b>4.341</b>	<b>158.364</b>	<b>158.800</b>

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

# Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	2025	2024 <sup>1</sup>
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>158.364</b>	<b>158.800</b>
Kosten der Umsatzerlöse	-131.962	-129.538
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>26.402</b>	<b>29.262</b>
Vertriebskosten	-10.881	-10.516
Verwaltungskosten	-6.614	-6.616
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-2.200	-2.150
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>6.707</b>	<b>9.979</b>
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	317	66
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-601	32
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-284</b>	<b>98</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>6.423</b>	<b>10.077</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.946	-2.800
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>4.477</b>	<b>7.278</b>
davon entfallen auf		
Minderheiten	160	642
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	312	321
Aktionäre der Volkswagen AG	4.005	6.315
<b>Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €<sup>2</sup></b>	<b>7,97</b>	<b>12,57</b>
<b>Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €<sup>2</sup></b>	<b>8,03</b>	<b>12,63</b>

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

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

## Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	2025	2024 <sup>1</sup>
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>4.477</b>	<b>7.278</b>
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	3.801	2.103
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-1.145	-625
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	2.657	1.478
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten		
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern	540	-327
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	-57	81
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	483	-246
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-8	4
<b>Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>3.132</b>	<b>1.236</b>
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-3.873	327
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	4	228
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-3.869	555
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-3	2
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-3.872	557
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	2.057	225
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-502	-451
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	1.555	-226
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	-517	90
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	1.038	-136
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-479	-388
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	360	517
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-119	130
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	41	-42
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-78	87
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	71	-9
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-6	-1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	66	-11
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	-17	7
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	49	-4
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-124	89
<b>Reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-2.987</b>	<b>594</b>
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	1.843	2.318
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-1.697	-488
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>145</b>	<b>1.830</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>4.622</b>	<b>9.108</b>
davon entfallen auf		
Minderheiten	489	626
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	312	321
Aktionäre der Volkswagen AG	3.821	8.161

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

## Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. April bis 30. Juni

Mio. €	2025	2024 <sup>1</sup>
<b>Umsatzerlöse</b>	<b>80.806</b>	<b>83.339</b>
Kosten der Umsatzerlöse	-67.204	-67.591
<b>Bruttoergebnis</b>	<b>13.602</b>	<b>15.749</b>
Vertriebskosten	-5.455	-5.411
Verwaltungskosten	-3.270	-3.257
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1.042	-1.653
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>3.834</b>	<b>5.427</b>
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	196	-193
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-716	-293
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-520</b>	<b>-486</b>
<b>Ergebnis vor Steuern</b>	<b>3.314</b>	<b>4.941</b>
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.023	-1.342
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>2.291</b>	<b>3.599</b>
davon entfallen auf		
Minderheiten	-44	361
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	160	158
Aktionäre der Volkswagen AG	2.175	3.081
<b>Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €<sup>2</sup></b>	<b>4,34</b>	<b>6,15</b>
<b>Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €<sup>2</sup></b>	<b>4,34</b>	<b>6,15</b>

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

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

## Gesamtergebnisrechnung vom 1. April bis 30. Juni

Mio. €	2025	2024 <sup>1</sup>
<b>Ergebnis nach Steuern</b>	<b>2.291</b>	<b>3.599</b>
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	1.070	1.251
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-317	-379
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	753	872
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten		
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern	159	-19
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	36	4
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	195	-15
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-9	3
<b>Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>939</b>	<b>860</b>
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-3.109	-29
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	2	184
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-3.107	155
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	1	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-3.106	155
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	1.151	-49
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-331	-281
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	820	-331
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	-318	113
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	502	-218
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-339	-216
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	150	282
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-189	65
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	77	-21
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-112	44
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	54	2
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-1	-1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	53	1
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	-16	2
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	37	3
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-154	33
<b>Reklassifizierbare Gewinne/Verluste</b>	<b>-2.832</b>	<b>16</b>
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-1.357	1.158
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-537	-282
<b>Sonstiges Ergebnis nach Steuern</b>	<b>-1.894</b>	<b>876</b>
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>397</b>	<b>4.476</b>
davon entfallen auf		
Minderheiten	125	371
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	160	158
Aktionäre der Volkswagen AG	112	3.947

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

## Bilanz des Volkswagen Konzerns zum 30. Juni 2025 und zum 31. Dezember 2024

Mio. €	2025	2024
<b>Aktiva</b>		
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>	<b>387.707</b>	<b>387.674</b>
Immaterielle Vermögenswerte	94.036	93.333
Sachanlagen	70.333	71.452
Vermietete Vermögenswerte	75.719	73.193
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	99.396	101.087
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	48.223	48.610
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>	<b>249.978</b>	<b>245.231</b>
Vorräte	62.213	56.720
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	67.774	68.855
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	57.078	52.033
Wertpapiere und Termingeldanlagen	28.110	27.326
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	34.802	40.296
<b>Bilanzsumme</b>	<b>637.684</b>	<b>632.905</b>
<b>Passiva</b>		
<b>Eigenkapital</b>	<b>198.018</b>	<b>196.731</b>
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	168.716	168.404
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	14.164	13.890
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	182.880	182.294
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	15.138	14.437
<b>Langfristige Schulden</b>	<b>210.777</b>	<b>219.134</b>
Finanzschulden	129.905	137.061
Rückstellungen für Pensionen	23.737	27.602
Sonstige Schulden	57.135	54.472
<b>Kurzfristige Schulden</b>	<b>228.889</b>	<b>217.039</b>
Finanzschulden	126.013	117.020
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	33.062	29.772
Sonstige Schulden	69.815	70.247
<b>Bilanzsumme</b>	<b>637.684</b>	<b>632.905</b>

Eigenkapitalentwicklung<sup>1</sup>

## ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	SICHERUNGSGESCHÄFTE												Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinn- rücklagen	Währungs- umrechnung	Cash-flow Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungs- beziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapital- instrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapital- geber der Volkswagen AG	Anteile der Anteils- eigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten		
<b>Stand am 01.01.2024</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>147.830</b>	<b>-3.431</b>	<b>1.472</b>	<b>-676</b>	<b>-966</b>	<b>476</b>	<b>15.155</b>	<b>175.694</b>	<b>14.218</b>	<b>189.912</b>	
Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8	-	-	-726	-	-	-	-	-	-	-726	-	-726	
<b>Stand nach Anpassung am 01.01.2024</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>147.104</b>	<b>-3.431</b>	<b>1.472</b>	<b>-676</b>	<b>-966</b>	<b>476</b>	<b>15.155</b>	<b>174.968</b>	<b>14.218</b>	<b>189.186</b>	
Ergebnis nach Steuern	-	-	6.315	-	-	-	-	-	321	6.636	642	7.278	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.423	565	-70	84	-248	93	-	1.846	-16	1.830	
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7.738</b>	<b>565</b>	<b>-70</b>	<b>84</b>	<b>-248</b>	<b>93</b>	<b>321</b>	<b>8.482</b>	<b>626</b>	<b>9.108</b>	
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	0	-	-	-	0	-	-	-	-	-	
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-1.244	-1.244	35	-1.209	
Dividendenausschüttungen	-	-	-4.524	-	-	-	-	-	-479	-5.003	-594	-5.597	
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Übrige Veränderungen	-	-	71	-	-	-	-	-	-	71	0	71	
<b>Stand am 30.06.2024</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>150.389</b>	<b>-2.866</b>	<b>1.402</b>	<b>-592</b>	<b>-1.214</b>	<b>569</b>	<b>13.752</b>	<b>177.273</b>	<b>14.285</b>	<b>191.558</b>	
<b>Stand am 01.01.2025</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>155.130</b>	<b>-2.156</b>	<b>466</b>	<b>-267</b>	<b>-906</b>	<b>303</b>	<b>13.890</b>	<b>182.294</b>	<b>14.437</b>	<b>196.731</b>	
Ergebnis nach Steuern	-	-	4.005	-	-	-	-	-	312	4.317	160	4.477	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	2.568	-3.724	665	-48	466	-110	-	-184	330	145	
<b>Gesamtergebnis</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>6.573</b>	<b>-3.724</b>	<b>665</b>	<b>-48</b>	<b>466</b>	<b>-110</b>	<b>312</b>	<b>4.133</b>	<b>489</b>	<b>4.622</b>	
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	3	-	-	-	-3	-	-	-	-	-	
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	400	400	-	400	
Dividendenausschüttungen	-	-	-3.170	-	-	-	-	-	-437	-3.607	-624	-4.231	
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-432	48	0	0	14	0	-	-369	723	353	
Übrige Veränderungen	-	-	29	-	-	-	-	1	-	30	113	143	
<b>Stand am 30.06.2025</b>	<b>1.283</b>	<b>14.551</b>	<b>158.134</b>	<b>-5.831</b>	<b>1.131</b>	<b>-315</b>	<b>-429</b>	<b>193</b>	<b>14.164</b>	<b>182.880</b>	<b>15.138</b>	<b>198.018</b>	

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

## Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	2025	2024 <sup>1</sup>
<b>Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>40.296</b>	<b>43.522</b>
Ergebnis vor Steuern	6.423	10.077
Ertragsteuerzahlungen	-3.044	-3.452
Abschreibungen <sup>2</sup>	16.096	14.598
Veränderung der Pensionen	-61	32
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	1.070	1.944
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen <sup>3</sup>	-987	647
<b>Brutto-Cashflow</b>	<b>19.497</b>	<b>23.846</b>
<b>Veränderung Working Capital</b>	<b>-16.183</b>	<b>-19.359</b>
Veränderung der Vorräte	-7.177	-7.309
Veränderung der Forderungen	-4.714	-4.447
Veränderung der Verbindlichkeiten	7.853	2.272
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	809	2.454
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-11.131	-8.540
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-1.823	-3.790
<b>Cashflow laufendes Geschäft</b>	<b>3.315</b>	<b>4.487</b>
<b>Investitionstätigkeit laufendes Geschäft</b>	<b>-11.708</b>	<b>-11.540</b>
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-6.488	-6.023
Entwicklungskosten (aktiviert)	-4.328	-5.158
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-1.328	-730
<b>Netto-Cashflow<sup>4</sup></b>	<b>-8.393</b>	<b>-7.053</b>
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-659	-1.863
<b>Investitionstätigkeit</b>	<b>-12.367</b>	<b>-13.403</b>
<b>Finanzierungstätigkeit</b>	<b>4.732</b>	<b>15.798</b>
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	358	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	397	-1.215
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1.175	-9
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	0	1
<b>Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente</b>	<b>-5.495</b>	<b>6.875</b>
<b>Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.06.<sup>5</sup></b>	<b>34.802</b>	<b>50.398</b>
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	45.372	43.200
<b>Bruttoliquidität</b>	<b>80.173</b>	<b>93.598</b>
Kreditstand	-255.918	-257.170
<b>Nettoliquidität am 30.06.<sup>6</sup></b>	<b>-175.745</b>	<b>-163.573</b>
nachrichtlich am 01.01.	-169.122	-147.433

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

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

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

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

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

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

# Anhang

## des Volkswagen Konzern-Zwischenabschlusses zum 30. Juni 2025

### Rechnungslegung nach IFRS Accounting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2024 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2025 in Übereinstimmung mit IAS 34 (Zwischenberichtserstattung) erstellt und enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss verkürzten Berichtsumfang.

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

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

### Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2025 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 4,0 % (31. Dezember 2024: 3,4 %) verwendet.

Im Übrigen werden bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses und der Ermittlung der Vergleichszahlen für das Vorjahr grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss 2024 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2024 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ veröffentlicht. Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2024 ist auch im Internet unter [www.volkswagen-group.com/investoren](http://www.volkswagen-group.com/investoren) abrufbar.

### Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8

Im Vorjahr wurde festgestellt, dass Verpflichtungen zur Gewährung von Nebenleistungen bei der Ermittlung der Rückstellung für Zeitwertguthaben nicht vollumfänglich berücksichtigt wurden. Der Fehler wurde im Konzernabschluss 2024 in Übereinstimmung mit IAS 8 korrigiert, indem die betroffenen Posten des Konzernabschlusses für die Vorjahre entsprechend angepasst wurden.

Aus der retrospektiven Korrektur resultierte eine Veränderung des Eigenkapitals jeweils zum 31. Dezember 2023/1. Januar 2024 sowie zum 1. Januar 2023. Diese ist auf die Erhöhung der Sonstigen Rückstellungen sowie die Erfassung von latenten Ertragssteueransprüchen zurückzuführen. Eine Quantifizierung dieser Auswirkungen ist im Anhang des Konzernabschlusses 2024 unter der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“ veröffentlicht. Auf die Gewinn- und Verlustrechnung, die Gesamtergebnisrechnung und die Kapitalflussrechnung hat die Berücksichtigung der zusätzlichen Nebenleistungen keine wesentlichen Auswirkungen. Die Vergleichsperiode wurde im Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2025 entsprechend angepasst.

## Wesentliche Ereignisse

### DIESELTHEMATIK

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO<sub>x</sub>)-Emissionen festgestellt wurden. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieselthematik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2024 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 wurde im Zusammenhang mit der Dieselthematik ein Aufwand in Höhe von 0,2 Mrd. € erfasst. Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden Effekte aus der Dieselthematik nicht mehr als Sondereinflüsse gesondert angegeben.

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

### RIVIAN

Im Rahmen der Kooperation mit dem US-amerikanischen Elektrofahrzeughersteller Rivian Automotive, Inc., Irvine/USA (Rivian) hat Volkswagen im Juni 2025 auf Basis der im Vorjahr geschlossenen Vereinbarung eine weitere Investition in Höhe von 1 Mrd. USD in Rivian Stammaktien getätigt. Dadurch steigt der Beteiligungsanteil von Volkswagen an Rivian auf 12,3 %. Der Kaufpreis basiert auf einem bestimmten durchschnittlichen Marktpreis der Rivian Stammaktien zuzüglich Prämienzahlung. Die Beteiligung an Rivian wird im Konzernabschluss erfolgsneutral zum Fair Value bewertet.

Eine detaillierte Erläuterung zur Kooperation mit Rivian findet sich im Anhang des Konzernabschlusses 2024 unter der Angabe „Wesentliche Transaktionen“.

### RESTRUKTURIERUNG IM VOLKSWAGEN KONZERN

Im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2025 hat der Volkswagen Konzern Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 1,0 Mrd. € im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst, die vornehmlich auf die AUDI AG, CARIAD SE und Volkswagen Sachsen GmbH entfallen. Gegenläufig wirkten in diesem Zusammenhang die Erträge aus der Auflösung von personalbezogenen Rückstellungen bei der AUDI AG in Höhe von 0,3 Mrd. €, die im Wesentlichen in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst wurden.

### AUSWIRKUNGEN AUS DEN ERHÖHTEN IMPORTZÖLLEN DER USA

Die US-Regierung erhebt seit dem 3. April 2025 zusätzliche Zölle von 25 % auf Fahrzeuge und seit dem 3. Mai 2025 zusätzliche Zölle in gleicher Höhe für Fahrzeugteile. Damit betragen die Zölle insgesamt 27,5 %. Das Operative Ergebnis ist neben den erhöhten Zollaufwendungen für abgesetzte Fahrzeuge und Fahrzeugteile auch durch Wertberichtigungen für die verlustfreie Bewertung von Vorräten und durch einen erhöhten Rückstellungsbedarf für Gewährleistungsverpflichtungen belastet. Insgesamt ergibt sich aus den zusätzlichen Zöllen der USA eine Belastung des Operativen Ergebnisses im ersten Halbjahr 2025 in Höhe von rund 1,3 Mrd. €.

### CO<sub>2</sub>-FLOTTENREGULIERUNG

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 wurden für Europa Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO<sub>2</sub>-Flottenregulierung in Höhe von 0,6 Mrd. € in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Nachdem im zweiten Quartal 2025 geänderte Regularien in der EU beschlossen wurden, haben sich diese Aufwendungen auf 0,3 Mrd. € im Berichtszeitraum reduziert. Des Weiteren waren Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen für Emissionsverpflichtungen in den USA in Höhe von 0,3 Mrd. € zu erfassen. Die Bewertung der Rückstellungen für das US-Geschäft basiert auf den aktuellen Regularien zum 30. Juni 2025 in den USA und berücksichtigt noch nicht die Gesetzesänderungen durch den „One Big Beautiful Bill Act“ vom 4. Juli 2025. Die

finalen Auswirkungen des „One Big Beautiful Bill Act“ auf die Emissionsverpflichtungen für den amerikanischen Markt werden derzeit analysiert. Nach derzeitigem Kenntnisstand wird daraus ein positiver Effekt auf das Operative Ergebnis in Höhe eines niedrigen bis mittleren dreistelligen Millionen-Euro-Betrages erwartet.

### PLATZIERUNG TRATON SE AKTIEN

Im März 2025 hat Volkswagen über seine Tochtergesellschaft Volkswagen International Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg die Platzierung von 11 Millionen Aktien der TRATON SE, München (TRATON SE) zu einem Preis von 32,75 € pro Aktie im Gesamtwert in Höhe von 0,4 Mrd. € abgeschlossen. Die Platzierung entspricht einem Anteil am Grundkapital der TRATON SE in Höhe von 2,2 % und reduziert die direkte Beteiligung an der TRATON SE von 89,7 % auf 87,5 %. Volkswagen hat im Zusammenhang mit der Transaktion die Absicht geäußert, mittelfristig einen Anteil von 75 % plus 1 Aktie zu halten.

### NORTHVOLT AB

Das schwedische Unternehmen Northvolt AB, Stockholm/Schweden, an dem der Volkswagen Konzern beteiligt ist, hat am 12. März 2025 in Schweden Insolvenz angemeldet. Zum 31. März 2025 wurde im Konzernabschluss daraufhin die Einbeziehung der Beteiligung nach der Equity Methode beendet. Daraus ergibt sich ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,1 Mrd. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen ist. Der Aufwand resultiert im Wesentlichen aus der Realisierung von bisher erfolgsneutral erfassten Währungsumrechnungseffekten, welche aus den übrigen Rücklagen aus At Equity bewerteten Anteilen in das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen umgegliedert wurden. Der Beteiligungsbuchwert wurde bereits im Geschäftsjahr 2024 vollständig wertberichtigt.

### Konzernkreis

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

## Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

## 1. Umsatzerlöse

## STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. HALBJAHR 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	91.543	14.450	-	105.994	-	-12.008	93.986
Originalteile	8.165	3.333	-	11.498	-	-92	11.406
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	6.907	872	12.922	20.701	-	-2.791	17.910
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	6.522	459	-	6.982	-	-43	6.939
Power Engineering	-	-	-	-	2.299	-6	2.293
Motorräder	454	-	-	454	-	0	454
Vermiet- und Leasinggeschäft	496	694	10.893	12.082	1	-834	11.249
Zinsen und ähnliche Erträge	127	0	7.170	7.297	-	-356	6.941
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-211	4	-	-208	-	-20	-227
Sonstige Umsatzerlöse	5.972	1.383	487	7.843	933	-1.362	7.414
	<b>119.976</b>	<b>21.195</b>	<b>31.471</b>	<b>172.642</b>	<b>3.233</b>	<b>-17.511</b>	<b>158.364</b>

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. HALBJAHR 2024<sup>1</sup>

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	88.011	15.681	-	103.692	-	-8.313	95.379
Originalteile	8.408	3.411	-	11.819	-	-95	11.724
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	7.151	1.171	12.039	20.361	-	-2.116	18.245
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	6.917	482	-	7.398	-	-54	7.344
Power Engineering	-	-	-	-	1.998	-1	1.998
Motorräder	516	-	-	516	-	-	516
Vermiet- und Leasinggeschäft	435	724	9.800	10.959	0	-694	10.265
Zinsen und ähnliche Erträge	145	0	7.264	7.409	-	-512	6.897
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-276	-6	-	-282	-	64	-217
Sonstige Umsatzerlöse	5.490	1.276	332	7.098	839	-1.287	6.650
	<b>116.798</b>	<b>22.738</b>	<b>29.435</b>	<b>168.970</b>	<b>2.837</b>	<b>-13.008</b>	<b>158.800</b>

1 Die Vorjahreswerte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur (siehe Erläuterungen unter der Angabe „Segmentberichterstattung“).

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

## 2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 4.767 Mio. € (Vorjahr: 5.177 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus werden in den Kosten der Umsatzerlöse neben den planmäßigen auch außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte berücksichtigt. Die außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf insgesamt 821 Mio. € (Vorjahr: 609 Mio. €), die weitestgehend in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen sind.

## 3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Im ersten Halbjahr 2025 betragen die erfolgswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten im Volkswagen Konzern 8.975 Mio. € (Vorjahr: 9.293 Mio. €).

## 4. Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtszeitraums in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien. Da im Berichtszeitraum keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte auf die Anzahl der Aktien resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Gemäß § 27 Abs. 2 Ziffer 3 der Satzung der Volkswagen AG steht der Vorzugsaktie eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zu.

		2. QUARTAL		1. HALBJAHR	
		2025	2024 <sup>1</sup>	2025	2024 <sup>1</sup>
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:					
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	295.089.818	295.089.818	295.089.818	295.089.818
Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Stück	206.205.445	206.205.445	206.205.445	206.205.445
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	2.291	3.599	4.477	7.278
Anteil von Minderheiten	Mio. €	-44	361	160	642
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	160	158	312	321
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	2.175	3.081	4.005	6.315
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.280	1.813	2.351	3.710
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	895	1.267	1.655	2.605
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	4,34	6,15	7,97	12,57
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	4,34	6,15	8,03	12,63

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

## 5. Langfristige Vermögenswerte

### ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 30. JUNI 2025

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2025	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.06.2025
Immaterielle Vermögenswerte	93.333	5.796	792	4.301	94.036
Sachanlagen	71.452	6.582	2.008	5.693	70.333
Vermietete Vermögenswerte	73.193	19.540	10.948	6.067	75.719

## 6. Vorräte

Mio. €	30.06.2025	31.12.2024
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	8.896	8.926
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5.578	5.100
Fertige Erzeugnisse, Waren	36.584	32.905
Kurzfristiges Vermietvermögen	7.628	6.226
Geleistete Anzahlungen	3.495	3.587
Sicherungsgeschäfte Vorräte	31	-25
	<b>62.213</b>	<b>56.720</b>

Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen (ohne Vermietvermögen) betragen 1.094 Mio. € (31. Dezember 2024: 839 Mio. €). Wesentliche Zuschreibungen waren nicht vorzunehmen.

## 7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.06.2025	31.12.2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	23.281	21.130
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	33.798	30.904
	<b>57.078</b>	<b>52.033</b>

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entfallen 17,7 Mrd. € (Vorjahr: 15,5 Mrd. €) auf den Konzernbereich Automobile.

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2025 in Summe mit 907 Mio. € (Vorjahr: 439 Mio. €) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

## 8. Eigenkapital

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

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

Mit der abgeschlossenen Platzierung von Traton SE Aktien im März 2025 erhöhen sich die direkten Anteile von Minderheiten an der TRATON GROUP von 10,3 % auf 12,5 %. Weitere Erläuterungen dazu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Im Mai 2025 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2020 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 5 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1.500 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Das Eigenkapital und die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns wurden entsprechend gekürzt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 17. Juni 2025 erfolgt.

Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem am 15. Mai 2025 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 1.900 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 8 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 2 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

## 9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2025	31.12.2024
Anleihen und Schuldverschreibungen	100.323	106.945
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	19.090	18.834
Einlagengeschäft	3.315	3.927
Leasingverbindlichkeiten	5.731	5.924
Übrige Finanzschulden	1.446	1.430
	<b>129.905</b>	<b>137.061</b>

## 10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2025	31.12.2024
Anleihen und Schuldverschreibungen	48.390	47.534
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	13.343	13.446
Einlagengeschäft	62.022	53.632
Leasingverbindlichkeiten	1.269	1.252
Übrige Finanzschulden	989	1.156
	<b>126.013</b>	<b>117.020</b>

## 11. Angaben zum Fair Value

Die Prinzipien und Methoden zur Fair Value Bewertung sind gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich unverändert. Detaillierte Erläuterungen zu den Bewertungsprinzipien und -methoden finden sich im Konzernabschluss 2024 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

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

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

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

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

### Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

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

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

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

## ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 30. JUNI 2025

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 30.06.2025
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>						
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	9.264	9.264
Sonstige Beteiligungen	3.463	-	-	-	3.180	6.644
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	53.364	54.482	-	46.016	99.396
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.619	6.884	7.102	2.772	-	12.275
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	-	23.281	23.281	-	-	23.281
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	44.584	44.584	-	23.175	67.774
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.986	15.411	15.411	2.403	-	19.799
Wertpapiere und Termingeldanlagen	27.577	534	534	-	-	28.110
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	34.802	34.802	-	-	34.802
<b>Langfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	-	124.174	125.085	-	5.731	129.905
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.053	2.424	2.424	2.287	-	6.764
<b>Kurzfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	-	124.744	124.744	-	1.269	126.013
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	33.062	33.062	-	-	33.062
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.016	12.406	12.406	1.246	-	14.667

## ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2024

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	FAIR VALUE	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2024
	Buchwert	Buchwert		Buchwert	Buchwert	Buchwert
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>						
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	10.269	10.269
Sonstige Beteiligungen	2.460	-	-	-	3.271	5.731
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	33	55.188	56.567	-	45.866	101.087
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.427	6.931	7.069	2.771	-	12.129
Ertragsteuerforderungen	-	-	-	-	409	409
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	21.130	21.130	-	-	21.130
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	46.542	46.542	-	22.297	68.855
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.687	14.775	14.775	2.187	-	18.649
Ertragsteuerforderungen	-	10	10	-	2.029	2.038
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.963	363	363	-	-	27.326
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	40.296	40.296	-	-	40.296
<b>Langfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	-	131.137	131.680	-	5.924	137.061
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.561	2.405	2.390	2.583	-	6.548
<b>Kurzfristige Schulden</b>						
Finanzschulden	-	115.768	115.768	-	1.252	117.020
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	29.772	29.772	-	-	29.772
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.160	11.109	11.109	2.095	-	14.364
Ertragsteuerverbindlichkeiten	-	18	18	-	705	724

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

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 69,2 Mrd. € (Vorjahr: 68,2 Mrd. €) und einen Fair Value von 70,2 Mrd. € (Vorjahr: 68,9 Mrd. €).

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

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

Mio. €	30.06.2025	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige Beteiligungen	3.463	1.782	717	963
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	-	-	16
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.619	-	988	1.631
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	15	-	-	15
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.986	-	1.495	490
Wertpapiere und Termingeldanlagen	27.577	27.442	115	20
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	2.053	-	1.537	516
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	1.016	-	905	110

Mio. €	31.12.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige Beteiligungen	2.460	1.795	0	665
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	33	-	-	33
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.427	-	1.015	1.412
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	-	-	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	-	-	16
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.687	-	1.207	480
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.963	26.850	113	-
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	1.561	-	920	640
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	1.160	-	823	337

## DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	30.06.2025	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.772	-	2.685	87
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.403	-	2.403	-
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	2.287	-	2.179	108
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	1.246	-	1.246	-

Mio. €	31.12.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
<b>Langfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.771	-	2.697	74
<b>Kurzfristige Vermögenswerte</b>				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.187	-	2.187	-
<b>Langfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	2.583	-	2.431	152
<b>Kurzfristige Schulden</b>				
Sonstige finanzielle Schulden	2.095	-	2.095	-

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

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

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

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
<b>Stand am 01.01.2025</b>	<b>2.607</b>	<b>977</b>
Währungsänderungen	-102	-46
Änderung Konsolidierungskreis	0	-
Gesamtergebnis	709	-66
erfolgswirksam	402	-66
erfolgsneutral	307	-
Zugänge (Zukäufe)	145	-
Realisierungen	-224	-239
Umgliederung in Stufe 2	0	-1
Umgliederung Hedge Accounting	0	1
<b>Stand am 30.06.2025</b>	<b>3.135</b>	<b>626</b>
<b>Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse</b>	<b>402</b>	<b>66</b>
Sonstiges betriebliches Ergebnis	83	88
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	91	88
Finanzergebnis	318	-22
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	318	-

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
<b>Stand am 01.01.2024</b>	<b>1.734</b>	<b>237</b>
Währungsänderungen	13	2
Änderung Konsolidierungskreis	7	-
Gesamtergebnis	-207	255
erfolgswirksam	-214	255
erfolgsneutral	7	-
Zugänge (Zukäufe)	2.166	-
Realisierungen	-53	-12
Umgliederung in Stufe 2	-47	-27
Umgliederung Hedge Accounting	-127	-76
<b>Stand am 30.06.2024</b>	<b>3.486</b>	<b>379</b>
<b>Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse</b>	<b>-214</b>	<b>-255</b>
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-250	-268
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-251	-269
Finanzergebnis	37	12
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	31	-

## ENTWICKLUNG DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehung	Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehung
<b>Stand am 01.01.2025</b>	<b>74</b>	<b>152</b>
Währungsänderungen	-	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Gesamtergebnis	48	3
erfolgswirksam	1	0
erfolgsneutral	47	3
Umgliederung nicht Hedge Accounting	0	-1
Umgliederung in Stufe 2	-35	-46
<b>Stand am 30.06.2025</b>	<b>87</b>	<b>108</b>

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehung	Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehung
<b>Stand am 01.01.2024</b>	-	-
Währungsänderungen	-	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Gesamtergebnis	4	35
erfolgswirksam	0	1
erfolgsneutral	4	34
Umgliederung nicht Hedge Accounting	127	76
Umgliederung in Stufe 2	-32	-
<b>Stand am 30.06.2024</b>	<b>99</b>	<b>111</b>

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

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 30. Juni 2025 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 15 Mio. € (Vorjahr: 49 Mio. €) und das Eigenkapital um 224 Mio. € (Vorjahr: 126 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

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

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. Juni 2025 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. Juni 2025 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. Juni 2025 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 456 Mio. € (Vorjahr: 427 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. Juni 2025 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 457 Mio. € (Vorjahr: 462 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. Juni 2025 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. Juni 2025 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 18 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn der Börsenkurs des zum Fair Value bewerteten Wandeldarlehens zum 30. Juni 2025 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 75 Mio. € höher ausgefallen. Wenn der Börsenkurs zum 30. Juni 2025 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 75 Mio. € niedriger ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. Juni 2025 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 11 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 30. Juni 2025 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 11 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 30. Juni 2025 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 66 Mio. € (Vorjahr: 25 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 9 Mio. € (Vorjahr: 26 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 65 Mio. € (Vorjahr: 25 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 9 Mio. € (Vorjahr: 26 Mio. €) geringer ausgefallen.

## 12. Kapitalflussrechnung

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

Mio. €	30.06.2025	30.06.2024
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	34.802	50.391
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	-	6
<b>Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung</b>	<b>34.802</b>	<b>50.398</b>

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2025	2024
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	397	-1.215
Dividendenzahlungen	-4.231	-5.597
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	358	-
Aufnahmen von Anleihen	16.650	22.328
Tilgungen von Anleihen	-18.349	-17.359
Aufnahmen von nicht börsennotierten Schuldverschreibungen	5.672	7.325
Tilgungen von nicht börsennotierten Schuldverschreibungen	-5.002	-3.857
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	9.969	14.793
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-732	-620
	<b>4.732</b>	<b>15.798</b>

## 13. Segmentberichterstattung

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Volkswagen Konzern. Der Mehrmarkenstrategie folgend wird jede Marke (Geschäftssegment) des Konzerns von einem eigenen Markenvorstand geleitet. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen. Die Segmentberichterstattung besteht ab dem Geschäftsjahr 2025 aus den drei berichtspflichtigen Segmenten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen. Das Segment Power Engineering wird aus Wesentlichkeitsgründen nicht mehr separat berichtet. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

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

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

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

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

Die Überleitung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion. Nicht mehr in der Überleitung enthalten sind andere operative Gesellschaften, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen. Diese Gesellschaften werden unter „Sonstige operative Gesellschaften“ erfasst. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

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

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

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

## BERICHTSSEGMENTE 1. HALBJAHR 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienstleistungen	Summe Berichtssegmente	Sonstige operative Gesellschaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	106.489	20.459	28.837	155.785	2.599	-20	158.364
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	13.487	736	2.635	16.857	634	-17.491	-
Umsatzerlöse	119.976	21.195	31.471	172.642	3.233	-17.511	158.364
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	4.398	1.248	1.911	7.556	164	-1.013	6.707

BERICHTSSEGMENTE 1. HALBJAHR 2024<sup>1,2</sup>

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienstleistungen	Summe Berichtssegmente	Sonstige operative Gesellschaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	106.903	22.131	27.446	156.480	2.255	65	158.800
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	9.895	607	1.989	12.490	582	-13.073	-
Umsatzerlöse	116.798	22.738	29.435	168.970	2.837	-13.008	158.800
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	7.386	2.059	1.416	10.862	134	-1.016	9.979

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

2 Die Vorjahreswerte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG<sup>1,2</sup>

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2025	2024
<b>Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)</b>	<b>7.556</b>	<b>10.862</b>
Sonstige operative Gesellschaften	164	134
Konzernfinanzierung	-19	-19
Konsolidierung/Holdingfunktion	-994	-997
<b>Operatives Ergebnis</b>	<b>6.707</b>	<b>9.979</b>
<b>Finanzergebnis</b>	<b>-284</b>	<b>98</b>
<b>Konzernergebnis vor Steuern</b>	<b>6.423</b>	<b>10.077</b>

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

2 Die Vorjahreswerte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

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

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

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

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. HALBJAHR		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. HALBJAHR	
	2025	2024	2025	2024
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	2	2	0	0
Aufsichtsräte	2	2	1	3
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	632	588	1.233	1.121
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	7.816	8.649	977	679
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	272	171	1.400	1.355
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	4	3	2	2

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.06.2025	31.12.2024	30.06.2025	31.12.2024
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	0	0	2	2
Aufsichtsräte	0	0	134	123
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	2.290	2.575	2.313	2.334
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	19.028	17.710	4.951	5.004 <sup>1</sup>
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	477	403	1.121	9.194 <sup>1</sup>
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	2	1	1	1

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 670 Mio. € (Vorjahr: 930 Mio. €) nicht enthalten. Weiterhin beinhalten die Tabellen ebenfalls nicht die an die Porsche SE gezahlten Dividenden in Höhe von 1.223 Mio. € (Vorjahr: 1.703 Mio. €) sowie die an das Land Niedersachsen gezahlte Dividende in Höhe von 372 Mio. € (Vorjahr: 531 Mio. €).

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 13.776 Mio. € (31. Dezember 2024: 11.941 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 4.041 Mio. € (31. Dezember 2024: 3.770 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 1.464 Mio. € (31. Dezember 2024: 2.920 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 160 Mio. € (31. Dezember 2024: 157 Mio. €).

In den ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen sind zweifelhafte Forderungen enthalten, welche in Höhe von 73 Mio. € (Vorjahr: 28 Mio. €) wertberichtigt wurden. Im ersten Halbjahr 2025 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 53 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) an.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 64 Mio. € (31. Dezember 2024: 73 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat von Januar bis Juni 2025 Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 385 Mio. € (Vorjahr: 468 Mio. €) getätigt.

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

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

## 15. Rechtsstreitigkeiten

### DIESELTHEMATIK

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

Im Mai 2025 wurde die seit September 2021 vor dem Landgericht Braunschweig durchgeführte Hauptverhandlung gegen teilweise auch ehemalige Beschäftigte der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend Motoren des Typs EA 189 mit einer Verurteilung der Angeklagten wegen Betruges abgeschlossen. Alle vier Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, die bei zweien von ihnen zur Bewährung ausgesetzt wurden. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig; alle Angeklagten legten Revision ein. Das von dem vorstehenden Verfahren abgetrennte Verfahren gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG wurde vorläufig eingestellt. Die Volkswagen AG ist an diesen Verfahren nicht beteiligt.

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

In dem Verfahren der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG erging im März 2025 ein prozessuales Urteil, mit dem die Opt-In-Sammelklage in Bezug auf die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG für zulässig erklärt wurde. Die Klage gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France wurde hingegen für unzulässig erachtet. Im weiteren Verlauf des Klageverfahrens wird sich das Gericht der ersten Instanz nun materiellrechtlich mit den hauptsächlich auf Rückabwicklung ohne Nutzungsersatz, hilfsweise auf Schadensersatz von 20 – 30 % des Kaufpreises, gerichteten Klageansprüchen befassen. Das prozessuale Urteil ist nicht rechtskräftig. Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Klage kann im Rahmen einer Berufung gegen das zu erwartende erstinstanzliche Urteil überprüft werden.

### WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

Im April 2025 verhängten die Europäische Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) im Rahmen von Settlement-Verfahren Bußgelder gegen verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche. Überprüft worden war der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, ELV-Themen nicht wettbewerbslich zu nutzen, also keine Veröffentlichungen von relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) zu Wettbewerbszwecken vorzunehmen. Die Europäische Kommission verhängte ein Bußgeld in Höhe von rund 128 Mio. € gegen die Volkswagen AG. Die CMA verhängte gegen die Volkswagen AG und die Volkswagen Group UK zusammen ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 15 Mio. GBP, die durch bestehende Rückstellungen abgedeckt sind.

In dem Klageverfahren von Automobile Plant GAZ LLC (GAZ) in Russland über angebliche Forderungen in Höhe von rund 28,5 Mrd. RUB bestätigte nach dem Berufungsgericht auch das Kassationsgericht das erstinstanzliche Urteil, mit dem die Volkswagen AG im Juli 2024 zur Zahlung von Schadensersatz in Höhe von rund 16,9 Mrd. RUB verurteilt worden war. Die Volkswagen AG wird auch gegen die Entscheidung des Kassationsgerichts Rechtsmittel einlegen und sich weiter umfassend verteidigen. Im April 2025 übertrug die Klägerin GAZ ihre angeblichen Forderungen an eine dritte Gesellschaft Kameya JSC, die auf diesem Wege im Klageverfahren prozessual die Klägerstellung übernahm.

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

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen im zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts 2024 zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2025 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – keine wesentlichen Änderungen.

## 16. Eventualverbindlichkeiten

Gegenüber den im Konzernabschluss 2024 beschriebenen Eventualverbindlichkeiten ergeben sich zum 30. Juni 2025 keine wesentlichen Veränderungen.

## 17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2024 um 0,1 Mrd. € verringert und belaufen sich zum 30. Juni 2025 auf 44,5 Mrd. €.

## 18. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Am 11. Juli 2025 hat der Bundesrat einer schrittweisen Absenkung des aktuellen Körperschaftsteuersatzes von 15 % auf 10 % – beginnend ab dem Geschäftsjahr 2028 – zugestimmt. Hieraus wird ein Ertrag aus der Abwertung latenter Steuerverbindlichkeiten in Höhe eines dreistelligen Millionen-Euro-Betrages erwartet.

Wolfsburg, 24. Juli 2025

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

# Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen für die Zwischenberichterstattung der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Zwischenlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Wolfsburg, 24. Juli 2025

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

# Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung, verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, verkürzter Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung, sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht für den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis 30. Juni 2025, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts 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 der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses und des Konzern-Zwischenlageberichts unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze für die prüferische Durchsicht von Abschlüssen vorgenommen. Danach ist die prüferische Durchsicht so zu planen und durchzuführen, dass wir bei kritischer Würdigung mit einer gewissen Sicherheit ausschließen können, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind. Eine prüferische Durchsicht beschränkt sich in erster Linie auf Befragungen von Mitarbeitern der Gesellschaft und auf analytische Beurteilungen und bietet deshalb nicht die durch eine Abschlussprüfung erreichbare Sicherheit. Da wir auftragsgemäß keine Abschlussprüfung vorgenommen haben, können wir einen Bestätigungsvermerk nicht erteilen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzern-Zwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden ist.

Hannover, 24. Juli 2025

EY GmbH & Co. KG  
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Gaenslen  
Wirtschaftsprüfer

Dr. Janze  
Wirtschaftsprüfer

# Glossar

## Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

### Hybridanleihe

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

### Plug-in-Hybrid

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

### Aktivierungsquote

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

### Bruttomarge

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

### Eigenkapitalquote

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

### Gesamtrendite Aktie

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

### Investitionsquote

Die Investitionsquote im Konzernbereich Automobile ergibt sich aus der Addition der Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) mit der Sachinvestitionsquote und spiegelt deren Anteil an den Umsatzerlösen wider: Die F&E-Quote im Konzernbereich Automobile setzt die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten in Relation zu den Umsatzerlösen. Die Forschungs- und Entwicklungskosten umfassen die Aufwendungen von der Zukunftsforschung bis zur marktreifen Entwicklung unserer Produkte. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der umweltfreundlichen Ausrichtung und Digitalisierung unseres Produktportfolios, dem Ausbau unserer Batteriekompetenz, der Entwicklung von Software und neuer Plattformen sowie dem Aufbau neuer Technologien. Die F&E-Quote spiegelt unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider. Die Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile bringt gleichermaßen unsere Innovations-

kraft und zukünftige Wettbewerbsfähigkeit zum Ausdruck. Bei ihrer Berechnung werden die Investitionen – im Wesentlichen für die Modernisierung, Erweiterung Elektrifizierung und Digitalisierung der Produktpalette, für umweltfreundliche Aggregate sowie für die Anpassung der Produktionskapazitäten und Verbesserung der Fertigungsprozesse – ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile gesetzt.

### Netto-Cashflow

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

### Nettoliquidität

Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile bildet den nicht durch Kreditstand finanzierten Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren, und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen ab.

### Operatives Ergebnis

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

### Operative Umsatzrendite

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

### Umsatzrendite vor Steuern

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

# Impressum

## Herausgeber

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

## Investor Relations

Volkswagen AG  
Investor Relations  
Brieffach 1849  
38436 Wolfsburg  
Deutschland  
E-Mail: [ir@volkswagen.de](mailto:ir@volkswagen.de)  
Internet: [www.volkswagen-group.com](http://www.volkswagen-group.com)

## Finanzkalender

→ **30. Oktober**

Zwischenbericht Januar – September 2025