

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



Jahrespressekonferenz

16. März, 2021 | Wolfsburg

Reden

Es gilt das gesprochene Wort

1. Dr. Herbert Diess

CEO Volkswagen AG

2. Frank Witter

CFO Volkswagen AG

3. Dr. Arno Antlitz

Designierter CFO Volkswagen AG

Disclaimer

Die folgenden Präsentationen und die Äußerungen bzw. Erläuterungen in diesem Zusammenhang enthalten Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volks-wagen 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 aus den für den Volks-wagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen oder Rohstoffen ergeben oder die tatsächlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie von dem unterstellten Szenario abweichen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die dargestellten Einschätzungen zu den wertbildenden Faktoren und 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 passen zukunftsgerichtete Aussagen nicht nachträglich an. Solche Aussagen sind am Tag ihrer Veröffentlichung gültig und können sich überholen.

Diese Information stellt kein Angebot zum Tausch oder Verkauf oder zum Tausch oder Kauf von Wertpapieren dar.

Dr. Herbert Diess
Redemanuskript anlässlich der
Jahrespressekonferenz am 16. März 2021
- Teil I -

Sehr geehrte Damen und Herren,
2020 war ein Jahr wie kein anderes,
ein Jahr, in dem Volkswagen eine der größten Herausforderungen in seiner Geschichte
bewältigt hat.

Auch während der Pandemie haben wir die Lieferketten und die Produktion weltweit
gesteuert. Wir haben für die Sicherheit unserer Mitarbeiter Sorge getragen und unsere
Liquidität gesichert.

Gleichzeitig hat Volkswagen seine Transformation in einen klimaneutralen,
softwareorientierten Mobilitätskonzern beschleunigt.

Bei unseren 670.000 Mitarbeitern möchte ich mich dafür bedanken. Sie haben uns
durch diese Krise gebracht.

Heute teile ich die Bühne mit unserem derzeitigen sowie mit unserem neuen CFO.
Frank Witter ist seit 2015 CFO. Er reicht den Stab an Arno Antlitz weiter, der im April
von Audi zu uns wechselt.



Meine Damen und Herren,

Volkswagen hat sich 2020 als robust und leistungsstark erwiesen.

Die weltweiten Pkw-Verkäufe sind im vergangenen Jahr auf 68 Millionen Einheiten zurückgegangen.

Insgesamt hat der Volkswagen Konzern rund 15 Prozent weniger Fahrzeuge ausgeliefert als 2019.

Unseren Marktanteil weltweit konnten wir hingegen leicht auf 13 Prozent steigern.



In China haben wir unsere Partnerschaften mit dem Schwerpunkt auf Elektrifizierung gestärkt.

Zum ersten Mal haben wir bei zwei Joint Ventures, die beide auf E-Mobilität spezialisiert sind, eine Mehrheitsbeteiligung erworben.

Audi und FAW planen die Fertigung von E-Fahrzeugen der Premium-Klasse in Changchun.

Volkswagen hat seinen Anteil am E-Joint Venture Anhui auf 75 Prozent erhöht.

Audi erzielte mit einem Plus von 5,4 Prozent einen Umsatzrekord. Die Auslieferungen von Porsche stiegen um 3 Prozent.



The vehicle is not for sale in Europe

Ein wichtiges Modell, das die besondere Attraktivität von Volkswagen in China weiter stärkt, ist der neue Viloran.

Der bequeme und luxuriöse siebensitzige Van bietet erstklassigen Reisekomfort.

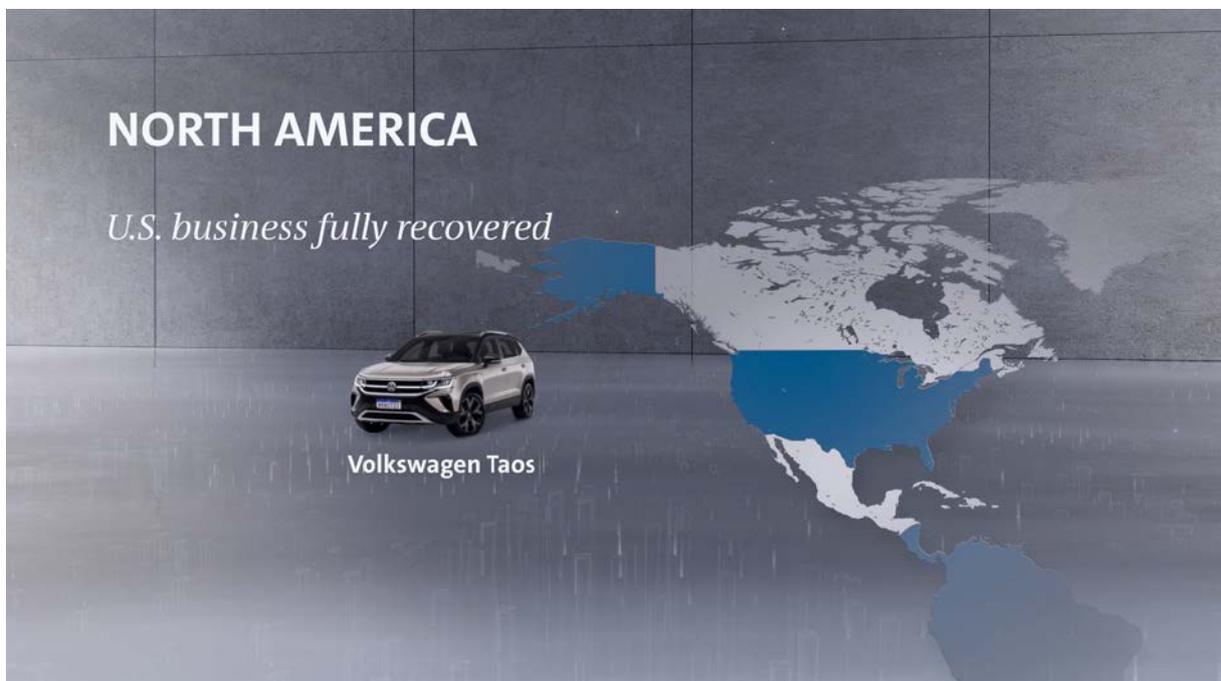


The vehicle is not for sale in Europe

In Südamerika treiben unsere Teams den Turnaround in beeindruckender Weise voran.

2020 haben wir unseren Marktanteil auf einen neuen Rekord von über 14 Prozent erhöht. Und zum ersten Mal seit vielen Jahren erwarten wir, 2021 in dieser Region profitabel zu sein.

Mit dem Nivus wird Volkswagen zum ersten Mal ein Auto in Europa verkaufen, das in Lateinamerika entwickelt wurde.

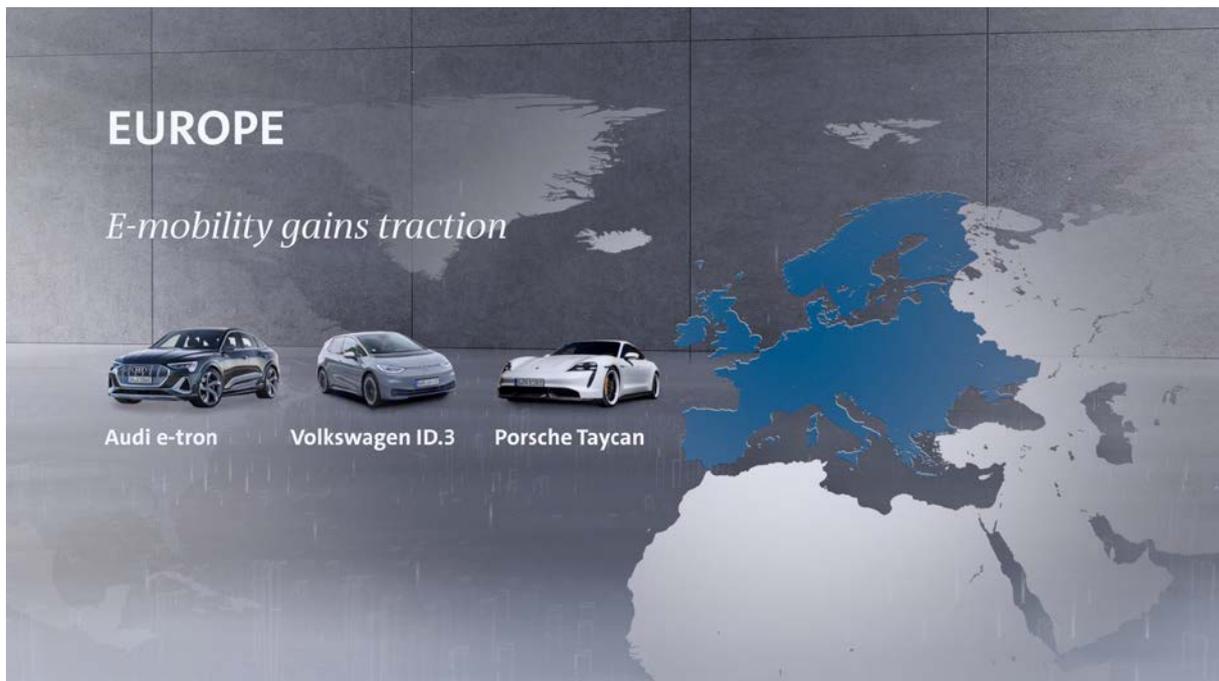


The vehicle is not for sale in Europe

In Nordamerika verfügen wir jetzt über die nötige Substanz und ein Produktangebot, das ganz auf unsere Kunden in der Region zugeschnitten ist.

Der Taos, der demnächst herauskommt, ist der fünfte neue SUV in vier Jahren. Schon bald wird unser Portfolio ausschließlich aus attraktiven SUVs bestehen.

Es ist eine Wiedergeburt der Marke VW, die neuen Auftrieb durch E-Mobilität erhält: der Produktionsstart des ID.4 in Chattanooga und die Rückkehr des legendären ID.Buzz.



e-tron S Sportback - power consumption in kWh/100 km (combined): 28.3-26.4 (NEDC), 28.1-25.6 (WLTP); CO₂-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+

ID.3 - power consumption in kWh/100 km (combined): 15.4-13.1 (NEDC); CO₂-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+

In Westeuropa konnten wir unseren Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen von 1,9 Prozent im Jahr 2019 auf 10,5 Prozent im Jahr 2020 erhöhen.

ŠKODA entfaltete eine starke Dynamik. Die Marke war der Hauptgrund dafür, dass wir unseren Marktanteil in Europa erhöhen konnten.

In diesem Jahr rechnen wir damit, dass wir die Covid-Krise überwinden und dass die Nachfrage in der zweiten Jahreshälfte ansteigt.



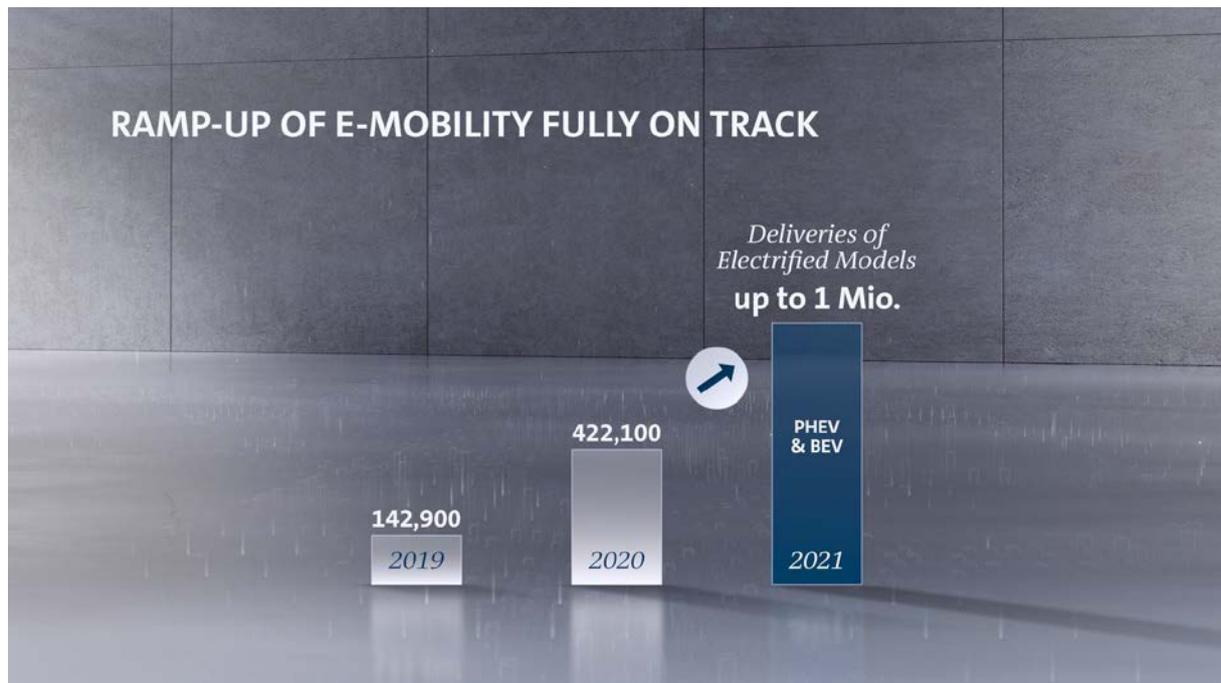
Durch die Stärkung des Konzernvorstands haben wir 2020 die Richtung für die Zukunft vorgegeben.

Der neue Vorstand wird Werte freisetzen. Wir werden unseren Transformationsprozess in 2021 und darüber hinaus beschleunigen.

Arno Antlitz wird dafür Sorge tragen, dass wir die nötigen Mittel generieren, um die Transformation zu finanzieren, und dass wir unsere Ressourcen in Richtung der Zukunftstechnologien lenken.

Murat Aksel konzentriert sich ganz darauf, ein strategisches Lieferkettenmanagement aufzubauen. Das wird markenübergreifend globale Synergien heben und die Materialkosten senken.

Thomas Schmall ist seit Januar als Mitglied des Vorstands für den Bereich Technik verantwortlich. Er leitet den Bereich Laden und Energie, ein neues Kerngeschäft des Konzerns.

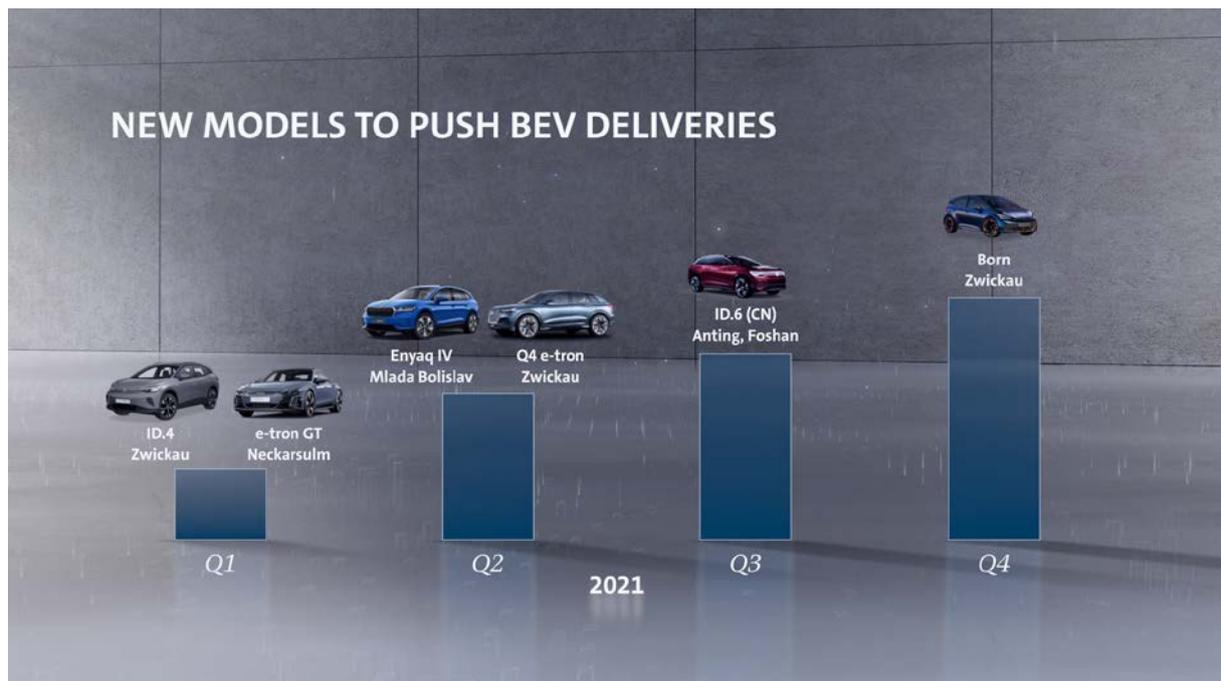


Vor fünf Jahren haben wir den Wandel des Volkswagen Konzerns in Richtung E-Mobilität gestartet.

2020 hat sich die Einstellung der Kunden verändert; von dieser Trendumkehr hat Volkswagen profitiert.

Mit rund 230.000 Einheiten haben wir dreimal mehr vollelektrische Fahrzeuge ausgeliefert als im Vorjahr.

Wir haben die Emissionen neuer Pkw in unserer europäischen Flotte deutlich verringert und unser Ziel 2020 um weniger als ein Gramm verfehlt.



ID.4 - power consumption in kWh/100 km (combined): 16.9-15.5 (NEDC); CO₂-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+
 e-tron GT - power consumption in kWh/100 km (combined): 19.6-18.8 (NEDC), 21.6-19.9 (WLTP); CO₂-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+

Enyaq iV - power consumption in kWh/100 km (combined): 16.0-14.4 (NEDC); CO₂-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+

Q4 e-tron, ID.6, Born – The vehicles have not gone on sale yet

Im Laufe des Jahres wird unser Absatz von reinen E-Autos sukzessive zunehmen.

Der Enyaq, der Q4 e-tron und der CUPRA Born sind dann in Europa erhältlich.

Die Produktion des ID.4 läuft in zwei chinesischen Werken an. Später dann kommt der ID.6 in China auf den Markt.



2020 hat TRATON seine Global-Champion-Strategie eingeführt, um Skaleneffekte und Technologie auf ein neues Level zu heben.

TRATON verkündete die Übernahme des US-Herstellers Navistar, um seine Präsenz in Nordamerika zu stärken, dem profitabelsten Lkw-Markt der Welt.

Scania wird eine eigene Lkw-Produktionsstätte in China errichten.

MAN hat in Deutschland ein Restrukturierungsprogramm begonnen, um seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhöhen.

TRATON wird außerdem mehr als eine Milliarde Euro in die Elektrifizierung investieren. Emissionen im Gütertransport und im öffentlichen Personennahverkehr lassen sich viel schneller reduzieren als bei der Pkw-Flotte.

ZERO-EMISSION MOBILITY ECOSYSTEM IN HAMBURG



ZERO-EMISSION MOBILITY ECOSYSTEM IN HAMBURG



e-Crafter - power consumption in Wh/km (combined): 215.0 (NEDC); CO₂-emissions in g/km: 0 (combined)

ID.3 - power consumption in kWh/100 km (combined): 15.4-13.1 (NEDC); CO₂-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+

In Hamburg ist der Lion's City E Bus von MAN bereits Teil eines emissionsfreien Mobilitätsökosystems.

Jeder Elektrobus spart pro Jahr bis zu 80 Tonnen CO₂.

Jetzt ist der richtige Zeitpunkt für Städte, um alte Dieselfahrzeuge durch elektrische Fahrzeuge zu ersetzen. MAN und Scania können sie dabei unterstützen.

Darüber hinaus betreibt WeShare rund 800 ID.3 für privates Carsharing.

Und MOIA bietet einen Ridepooling-Service mit bald bis zu 500 Shuttle-Fahrzeugen an.



ID.4 - power consumption in kWh/100 km (combined): 16.9-15.5 (NEDC); CO₂-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+
ID.3 - power consumption in kWh/100 km (combined): 15.4-13.1 (NEDC); CO₂-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+
ID.Buzz - Concept Car

Volkswagen wird die Dekarbonisierung von Städten und Regionen weltweit unterstützen. In Europa helfen wir bei der Umsetzung des Green Deal.

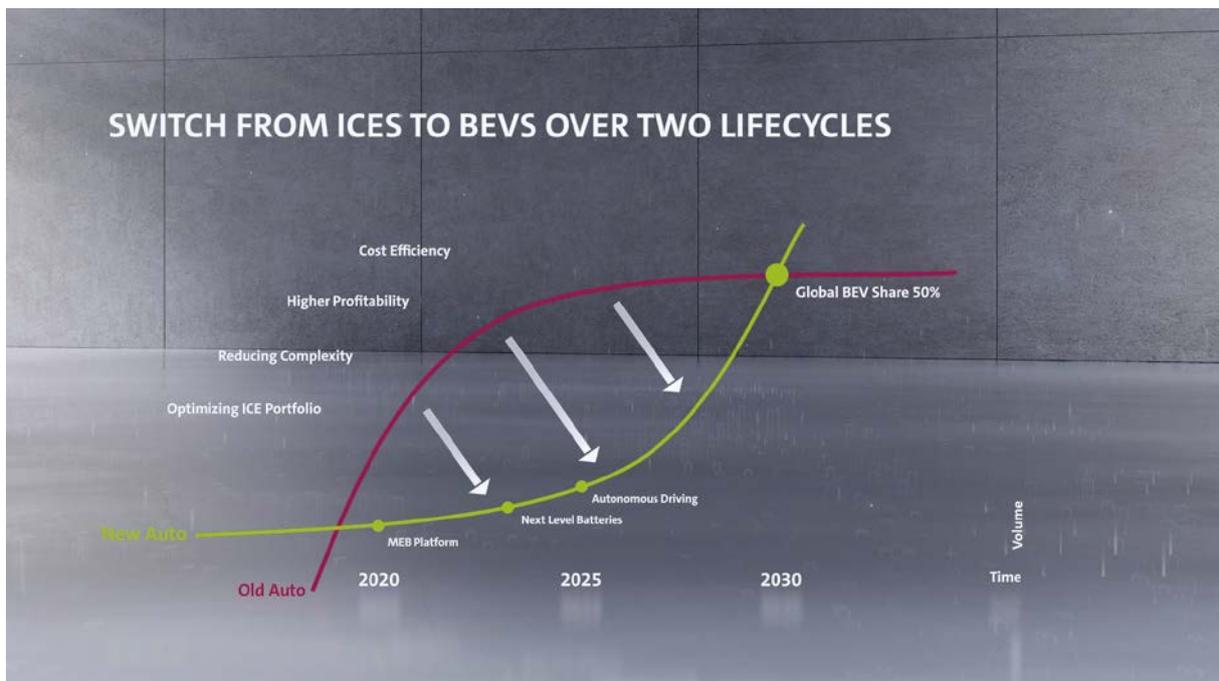
Im Rahmen einer Partnerschaft mit der griechischen Regierung werden wir auf der Insel Astypalea die vorhandene Flotte durch rund 1.000 E-Fahrzeuge, die über eine Mobilitätsapp vernetzt sind, ersetzen.

Astypalea dient als Echtzeitexperiment, mit dem erforscht wird, wie man Menschen zum kompletten Umstieg auf nachhaltige Mobilität bewegen kann.

In Spanien haben wir uns gerade mit dem Premierminister und dem spanischen König getroffen.

Wir teilen die Vision, die zweitgrößte Autoindustrie in Europa gemeinsam zu transformieren, mit der örtlichen Produktion von E-Autos, Batteriezellen und Batteriemodulen.

Das Projekt steht in den Startlöchern. Seine Durchführung wird von einem klaren Commitment der Europäischen Kommission abhängen.



Meine Damen und Herren,
die Elektromobilität hat das Rennen gemacht.

Aber die Transformation vollzieht sich nicht über Nacht. Es wird zwei Produktlebenszyklen in Anspruch nehmen, um vom „old Auto“ zum „new Auto“ zu wechseln.

„New Auto“ beinhaltet die Umstellung auf elektrische Antriebe – was relativ einfach ist – und auf Software: Das Auto wird zu einem vernetzten und autonomen Gerät.

2030 gehen wir davon aus, dass die Hälfte der Fahrzeuge, die wir weltweit verkaufen, batterieelektrisch angetrieben sein wird. In Europa rechnen wir mit rund 60 Prozent.

2035 wird die Mehrheit der Fahrzeuge über Elektroantrieb verfügen. Und rund 40 Prozent der Autos werden autonom fahren.

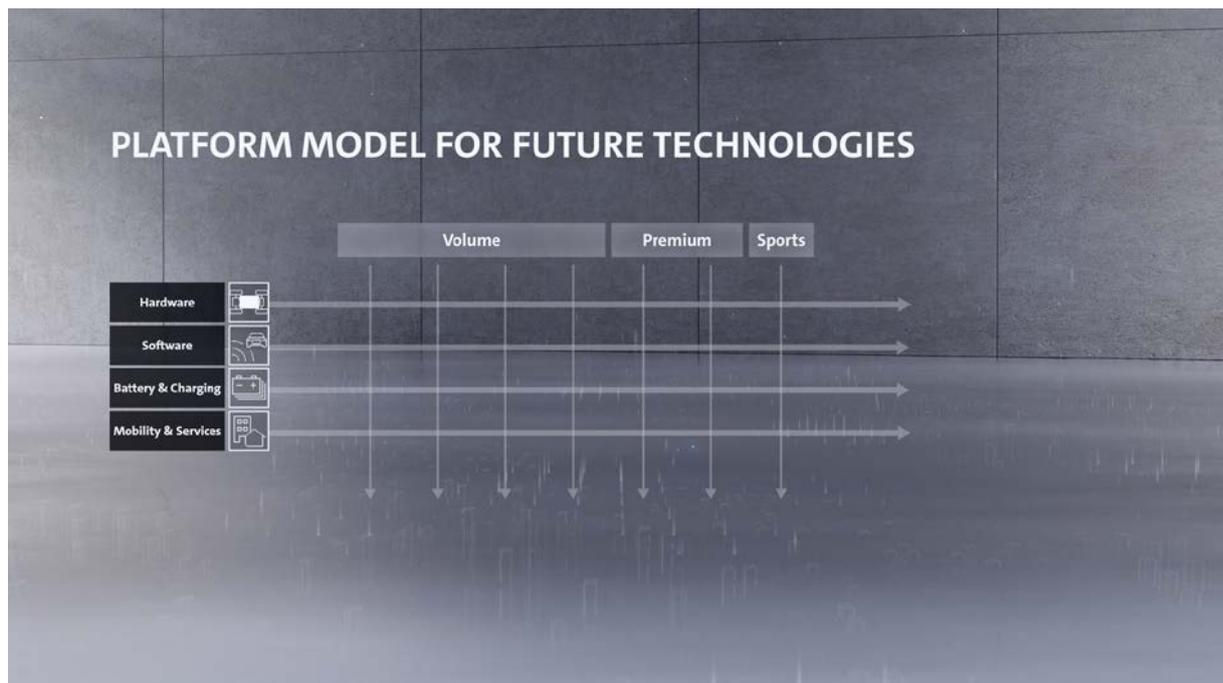
Finanziert wird der Umstieg auf „new Auto“ durch den Verkauf von Fahrzeugen mit hocheffizienten Verbrennungsmotoren.

In einigen Regionen werden Verbrenner noch länger als in anderen Regionen verkauft werden.

Der Wechsel zur E-Mobilität erfolgt weltweit unterschiedlich schnell, abhängig von der lokalen Gesetzgebung und der Verfügbarkeit von CO₂-freier Primärenergie.

Über die gesamte Zeitspanne werden wir das Geschäft mit Verbrennern optimieren, durch weniger Modelle, einen besseren Preismix und niedrigere Fixkosten. Das führt zu höherer Profitabilität.

Dadurch können wir mehr Mittel in Richtung „new Auto“ verschieben.



Meine Damen und Herren,

Volkswagen ist seit jeher führend in der Plattformstrategie.

Millionen von Kunden fahren Autos auf Basis der Baukästen MQB und MLB.

Jetzt bringen wir den Plattformansatz auf eine neue Ebene und passen ihn an unsere zukünftigen Kernkompetenzen an:

Hardware, Software, Batterie & Laden sowie Mobilität & Dienste.

Durch starke, einheitliche Plattformen können unsere Pkw-Marken ihr ganzes Potenzial entfalten und Synergien nutzen.

Das gleiche Prinzip gilt für unser Lkw- und Bus-Geschäft. Unsere Lkw-Marken setzen auf gemeinsame Software-Stacks, Hardwareplattformen und Dienste.



Unsere eigene MEB-Plattform dient als Machbarkeitsnachweis:

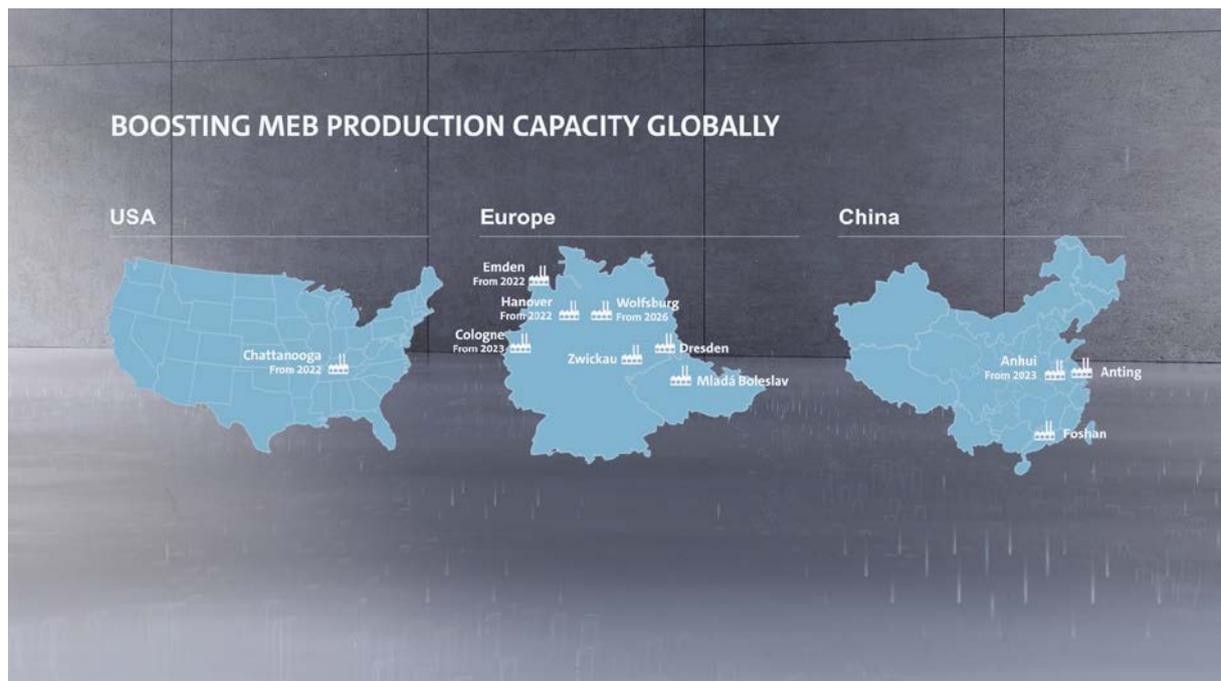
Die weltweit erste Volumenplattform hat die E-Mobilität in unser Kerngeschäft gebracht.

Im Norden Deutschlands werden nicht nur unsere eigenen Standorte, sondern auch der Ford-Standort in Köln durch den MEB verändert.

Unsere Komponenten-Standorte in Braunschweig, Kassel und Salzgitter machen rund 40 % der Wertschöpfungskette der ID-Familie aus.

Heute findet die Fertigung auf MEB-Basis in Zwickau und Dresden statt, ab 2022 auch in Emden und Hannover.

Mit dem Trinity kommt sie 2026 auch nach Wolfsburg.



Wir führen den MEB weltweit mit einer Produktionskapazität von einer Million Fahrzeugen ein.

Der ID.3 und der ID.4 werden in Deutschland gefertigt, ebenso wie der Q4 e-tron und der Cupra Born.

In Tschechien bauen wir den Enyaq.

Nach Einführung des ID.4 an zwei Standorten, beginnt dieses Jahr in China die Produktion des ID.6.

2022 startet die Fertigung des ID.4 in Chattanooga, USA.

Volkswagen Anhui beginnt 2023 mit der Produktion neuer Modelle auf MEB-Basis.

ID.3 - power consumption in kWh/100 km (combined): 15.4-13.1 (NEDC); CO2-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+
 ID.4 - power consumption in kWh/100 km (combined): 16.9-15.5 (NEDC); CO2-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+
 Enyaq iV - power consumption in kWh/100 km (combined): 16.0-14.4 (NEDC); CO2-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+
 Q4 e-tron, ID.6, Born – The vehicles have not gone on sale yet



Im Verlauf des nächsten Jahrzehnts wird Software das Auto grundlegend verändern.

Die Car.Software Organisation wird unser neues Software-Stack entwickeln.

VW.OS wird erstmals 2024 im Audi-Projekt Artemis umgesetzt.

Die Organisation wächst schnell. Wir erhalten Bewerbungen aus der ganzen Welt.

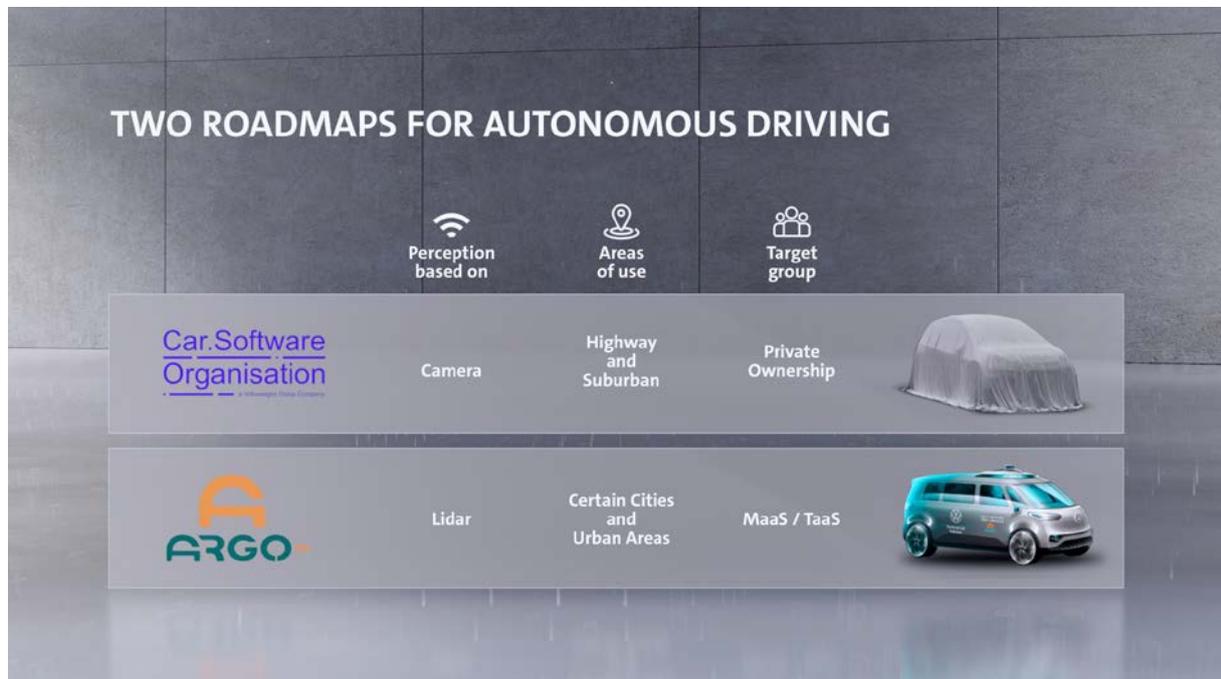
Mit der angestrebten Zahl von 10.000 Mitarbeitern wird sie nach SAP das zweitgrößte Softwareunternehmen in Europa sein.

Es gibt nur einen einzigen komplexen Softwarebereich, in dem Europa überhaupt noch eine führende Rolle spielen kann: die nächste Generation von Automobilsoftware.

Unsere CarSoftware.Organisation ist in einer optimalen Ausgangslage für diese Herausforderung. Das ist eine riesige Chance für Deutschland und Europa.

Um die notwendigen Fertigkeiten zu entwickeln, integrieren wir derzeit die Software-Fähigkeiten von 15 Unternehmen. Weitere sollen folgen.

Bis 2025 wollen wir den Anteil der internen Software-Entwicklung von 10 Prozent auf mindestens 60 Prozent steigern.



ID.Buzz – Concept Car

Schon jetzt sind die meisten unserer Softwareentwickler im Bereich automatisiertes Fahren tätig.

Ähnlich wie Tesla folgen sie einem evolutionären Ansatz: automatisiertes Fahren für private Fahrzeuge.

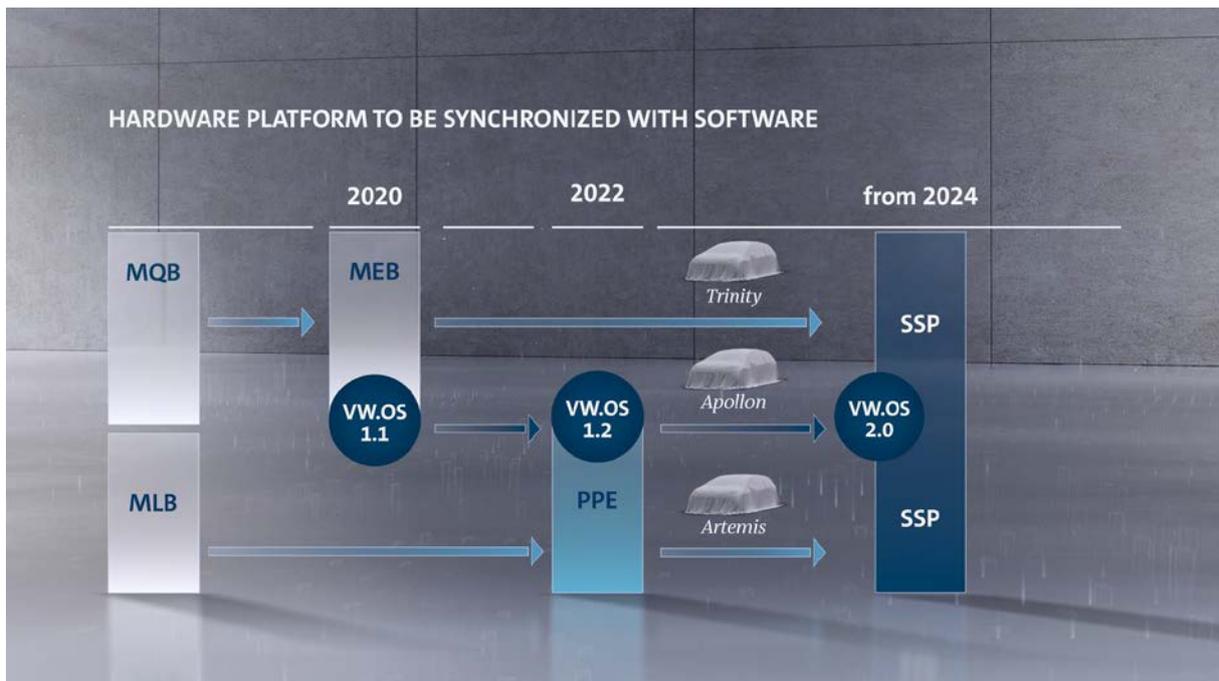
Auf der Basis heutiger Fahrerassistenzsysteme wie Volkswagens Travel Assist werden wir Funktionen für automatisiertes Fahren bis Level 4 entwickeln.

Gemeinsam mit ARGO AI verfolgen wir einen zweiten Ansatz für autonomes Fahren: das fahrerlose Fahrzeug für Mobilitätsdienste.

In diesem Fall sind die Kernsysteme für geringere Geschwindigkeiten und komplexere Umgebungen, wie in Städten, ausgelegt. Als Basistechnologie dienen LiDAR-Systeme. Damit können wir unsere Systemfähigkeiten für Mobilität als Service bzw. Transport als Service aufbauen.

Wir vereinen dabei das Self Driving System ARGO, den autonom fahrenden ID. Buzz sowie MOIA zu einem umfassenden Mobilitätsangebot.

Der autonom fahrende ID. Buzz nimmt den Testbetrieb in diesem Jahr auf; bis 2025 soll das fahrerlose System voll in Betrieb sein.



Meine Damen und Herren,

beide Elemente der Transformation, Hardware und Software, sind untrennbar miteinander verbunden.

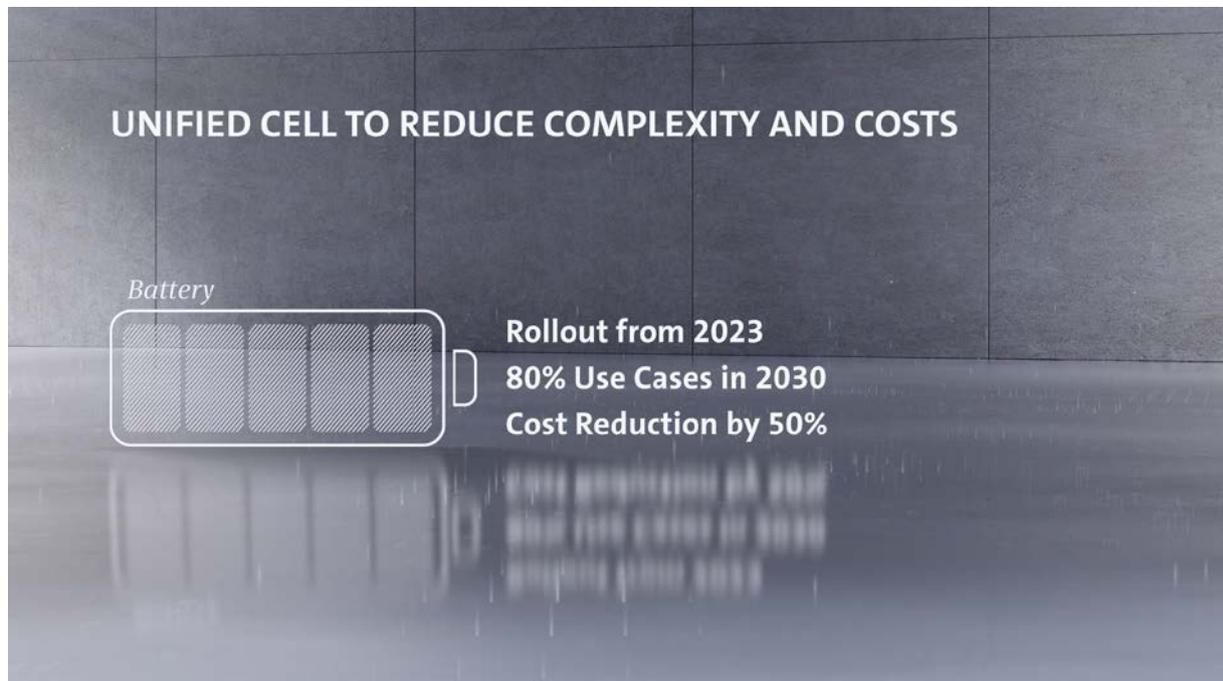
Bis 2022 werden die Elektro-Plattformen die Führung übernehmen.

2024 fangen wir an, unsere Elektro-Hardwareplattformen zu verschmelzen und mit der einheitlichen Softwareplattform zu synchronisieren.

Das Ergebnis nennen wir Scalable Systems Platform.

Schnellboot-Projekte wie Artemis, Trinity und Apollon werden die Transformation anführen.

Bis zum Ende dieses Jahrzehnts werden wir den Rollout der SSP über alle Fahrzeugklassen hinweg vornehmen können.

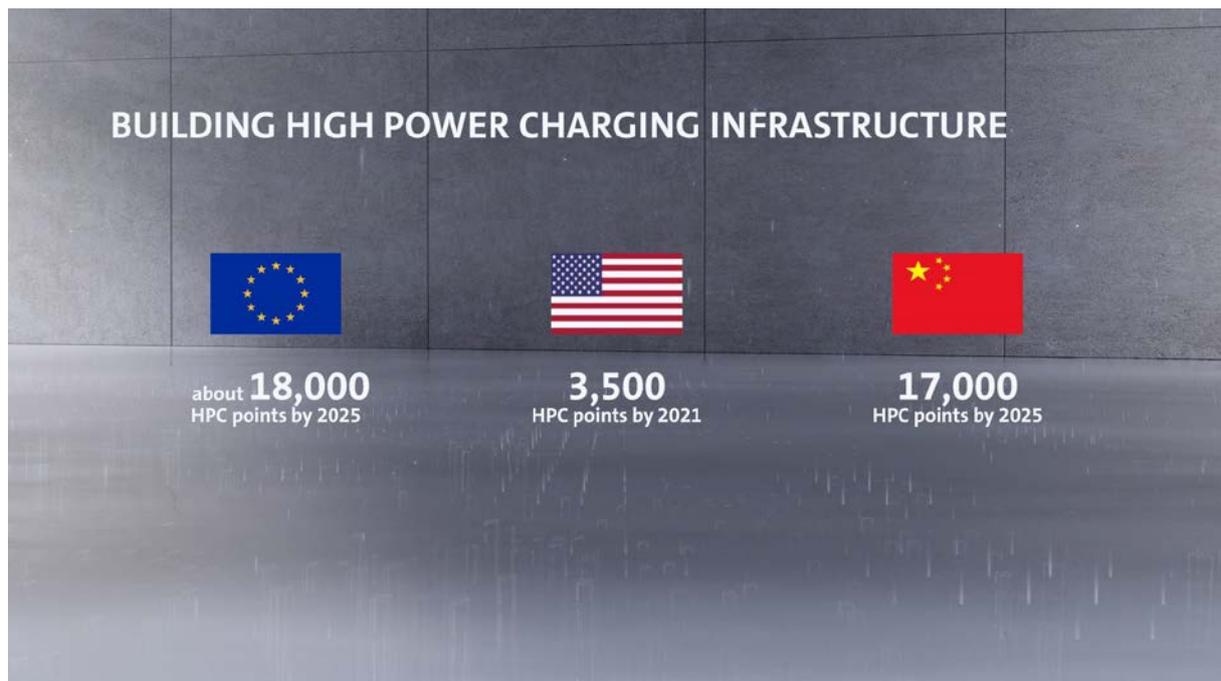


Wie auf dem Power Day bereits verkündet, werden wir die Komplexität verringern und uns ganz auf eine Einheitszelle konzentrieren.

Ab 2023 sind wir bereit für den Rollout. Bis 2030 wird ein einziges Zellformat 80 % der Use Cases im Konzern abdecken.

Durch neue chemische Prozesse und Fertigungsprozesse werden die Batteriekosten um bis zu 50 Prozent gesenkt.

Dadurch werden E-Autos noch erschwinglicher. Und damit auch noch attraktiver.



Laden wird so einfach sein wie tanken.

Wir erhöhen die Zahl der Schnellladestationen in Europa in den nächsten vier Jahren um das Fünffache.

Unsere Partner Iberdrola, Enel und BP werden unser Netzwerk in Europa verstärken.

In den USA und in China baut Volkswagen zusammen mit Electrify America und CAMS landesweit Schnellladenetze.



ID.3 - power consumption in kWh/100 km (combined): 15.4-13.1 (NEDC); CO2-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+
 e-Crafter - power consumption in Wh/km (combined): 215.0 (NEDC); CO2-emissions in g/km: 0 (combined)

Wir bei Volkswagen bauen die nötigen Fähigkeiten auf, um unseren Kunden Mobility-as-a-Service in jeder Lebenslage anzubieten.

Unser Ziel ist es, in jedem Sektor volle Systemfähigkeiten zu haben.

Damit werden wir zu einem attraktiven Partner für jeden Mobilitätsdienstleister.

Ob MOIA, WeShare, Auto-Abonnements oder Finanzierung, die Kunden profitieren von einem nahtlosen Serviceangebot.

Meine Damen und Herren,

innerhalb von zwei Lebenszyklen wird sich in der Automobilindustrie ein radikaler Wandel vollziehen:

Die Profit-Pools werden sich von konventionellen Fahrzeugen zu E-Fahrzeugen und anschließend radikal zu Software verlagern.

Mit unseren starken Marken im Premium- und Volumensegment treiben wir diesen Wandel voran. Dabei nutzen wir unsere Wettbewerbsvorteile in den Bereichen Hardware, Software und Services.

Wir sind zuversichtlich, dass Volkswagen nach dieser Transformation ein noch stärkeres Unternehmen mit höheren Marktanteilen als heute sein wird.

Unser profitables Geschäft mit Verbrennern wird den Übergang umfassend finanzieren und neue Profit-Pools für uns eröffnen.

2021 werden wir uns von der Covid-Pandemie erholen und den Wandel beschleunigen.

Vielen Dank.

Frank Witter
Redemanuskript anlässlich der
Jahrespressekonferenz am 16. März 2021
- Teil II -

Meine Damen und Herren,

auch ich freue mich, Sie heute zu unserer Jahrespressekonferenz begrüßen zu dürfen. Ende Februar haben wir bereits die Finanzkennzahlen für das Geschäftsjahr 2020 vorgestellt.

Heute veröffentlichen wir den gesamten Geschäftsbericht 2020.

Für dieses Jahr 2020, das anders war als je zuvor, möchte ich Ihnen nun die Finanzzahlen genauer erläutern.



Die noch andauernde Covid-19-Pandemie hat natürlich auch unser Geschäft negativ beeinflusst.

Wir konnten die Auswirkungen jedoch durch effektives Krisenmanagement erfolgreich eindämmen. Eine rasche Erholung unseres Kernmarkts China sowie ein robustes Premium-Segment für Autos und Finanzdienstleistungen haben ebenfalls einen wesentlichen Teil dazu beigetragen.

Vor diesem Hintergrund denken wir, dass unsere Leistung sich als sehr solide erwiesen hat – ein Beweis für unsere Resilienz.

Der Konzernumsatz lag 2020 bei 222,9 Milliarden Euro und damit um 11,8 % unter dem Vorjahr. In der ersten Jahreshälfte lagen die Umsatzerlöse 23,2 % unter dem Vorjahreswert. In der zweiten Jahreshälfte befand sich der Umsatz des Konzerns bereits auf dem Vorjahresniveau und erhielt im vierten Quartal zusätzliche Dynamik.

Im Vergleich zu 2019 waren die wesentlichen Umsatztreiber im Jahr 2020 der Volumenrückgang aufgrund geringerer Nachfrage und negative Wechselkursentwicklungen (Real, türkische Lira, Rubel, Renminbi und US-Dollar).

Gleichzeitig konnten wir positive Mixeffekte (insbesondere Modellmix) von 5,4 Milliarden Euro realisieren. Auch die Preisgestaltung wirkte mit 2,1 Milliarden Euro positiv.



Der Volkswagen Konzern hat das Geschäftsjahr mit einem operativen Ergebnis vor Sondereinflüssen von 10,6 Milliarden Euro abgeschlossen, 8,7 Milliarden Euro unter dem Vorjahreswert (-45 %). Mit diesem Ergebnis konnten wir die Erwartungen, die wir im April/Mai für das Jahr 2020 hatten, deutlich übertreffen: In der zweiten Jahreshälfte 2020 konnten wir eine starke Erholung beobachten sowie ein außerordentlich starkes viertes Quartal mit einem operativen Ergebnis vor Sondereinflüssen von 8,2 Milliarden Euro; dies entspricht einer Umsatzrendite von 12,2 %.

Das operative Ergebnis wurde außerdem durch Einmalaufwendungen für Restrukturierungen im Konzernbereich Automobile in Höhe von 0,5 Milliarden Euro beeinflusst. Restrukturierungsmaßnahmen hatten besonders auf MAN Energy Solutions einen großen Einfluss (-359 Millionen Euro), und wirkten sich auch auf das Ergebnis von Volkswagen Pkw in Südamerika (-132 Millionen Euro) und von Bentley (-28 Millionen Euro) aus. Wir erwarten, dass sich in den kommenden Jahren aus diesen Restrukturierungsmaßnahmen deutliche positive Effekte ergeben.

2020 betrug negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik 0,9 Milliarden Euro – ein Rückgang von 1,4 Milliarden Euro verglichen mit dem Vorjahr. Dieser Betrag wurde vollständig für Rechtsrisiken aufgewendet.



Mit 4,8 % lag das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen unter dem Vorjahr (7,6 %). Grund dafür war die Covid-19-Pandemie.

Insgesamt hat der Volkswagen Konzern im Kalenderjahr 2020 trotz der anhaltenden Herausforderungen aufgrund der Covid-19-Pandemie seine Robustheit bewiesen.

Lassen Sie uns nun einen Blick auf die Umsatzzahlen unserer Marken werfen. Meine Kollegen werden Ihnen in dedizierten Sessions weitere Einzelheiten dazu erläutern.



ID.3 - power consumption in kWh/100 km (combined): 15.4-13.1 (NEDC); CO2-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+

Bei Volkswagen Pkw betrug das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen im Kalenderjahr 2020 0,5 Milliarden Euro, verglichen mit 3,8 Milliarden Euro im Vorjahr. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen verringerte sich auf 0,6 %; im Kalenderjahr 2019 lag sie noch bei 4,3 %. Im starken vierten Quartal 2020 erreichten wir mit einer Umsatzrendite von 6 % unser strategisches Ziel. Insbesondere Volumenrückgänge und Wechselkurseffekte hatten einen negativen Einfluss, während sich geringere Fixkosten und eine bessere Preispositionierung positiv auswirkten.

Im Kalenderjahr 2020 resultierten aus der Dieseldematik negative Sondereinflüsse von 0,8 Milliarden Euro für Volkswagen Pkw, was um 1,1 Milliarden Euro unter dem Vorjahreswert lag.



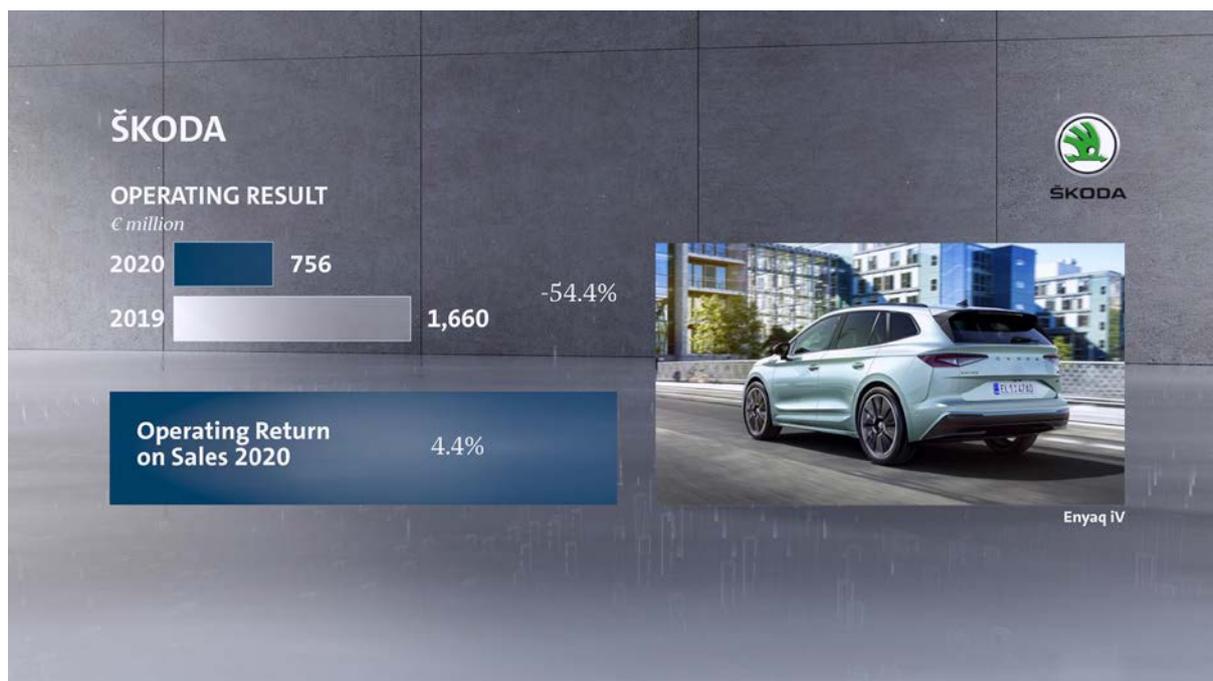
e-tron S Sportback - power consumption in kWh/100 km (combined): 28.3-26.4 (NEDC), 28.1-25.6 (WLTP); CO₂-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+

Für Audi lag das operative Ergebnis vor Sondereinflüssen bei 2,7 Milliarden Euro, ein Rückgang von 39,9 % im Vergleich zum Vorjahr.

Die wichtigsten negativen Faktoren waren dabei ein Volumenrückgang und Währungseffekte. Reduzierte Fixkosten, ein Entkonsolidierungseffekt von 0,5 Milliarden Euro aus der Veräußerung von Autonomous Intelligent Driving (AID) sowie Beiträge aus dem Audi Transformationsplan und dem Audi.Zukunft-Programm wirkten sich positiv aus.

Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag bei 5,5 %; im Kalenderjahr 2019 betrug sie noch 8,1 %. Das vierte Quartal war mit einer Umsatzrendite von 15,1 % besonders stark.

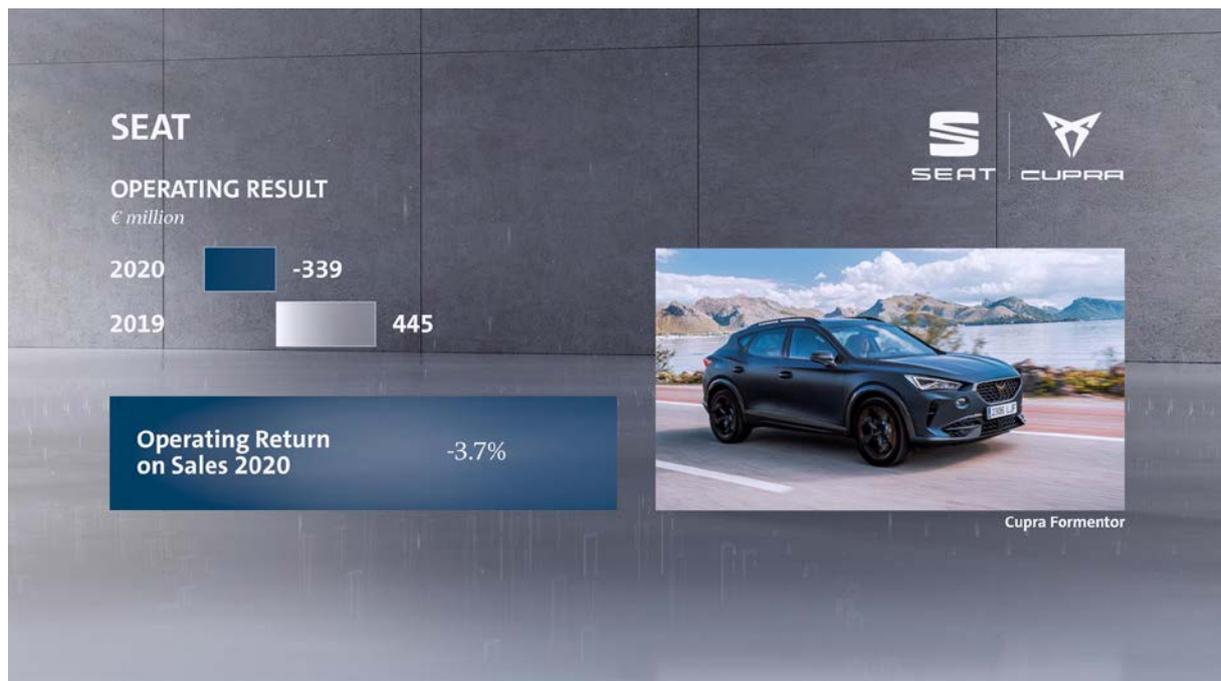
Die Marke Audi verzeichnete negative Sondereinflüsse von 0,2 Milliarden Euro im Zusammenhang mit der Dieseldematik. Im Jahr 2019 wurden keine Sondereinflüsse erfasst.



Enyaq iV - power consumption in kWh/100 km (combined): 16.0-14.4 (NEDC); CO₂-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+

Bei ŠKODA erreichte das operatives Ergebnis im Kalenderjahr 2020 0,8 Milliarden Euro; im Vorjahr hatte es 1,7 Milliarden Euro betragen. Ein Volumenrückgang, negative Wechselkurseffekte sowie emissionsbezogene Aufwendungen in Höhe von 308 Millionen Euro belasteten das Ergebnis. Gleichzeitig wurde dies teilweise von Maßnahmen zur Kostensenkung kompensiert.

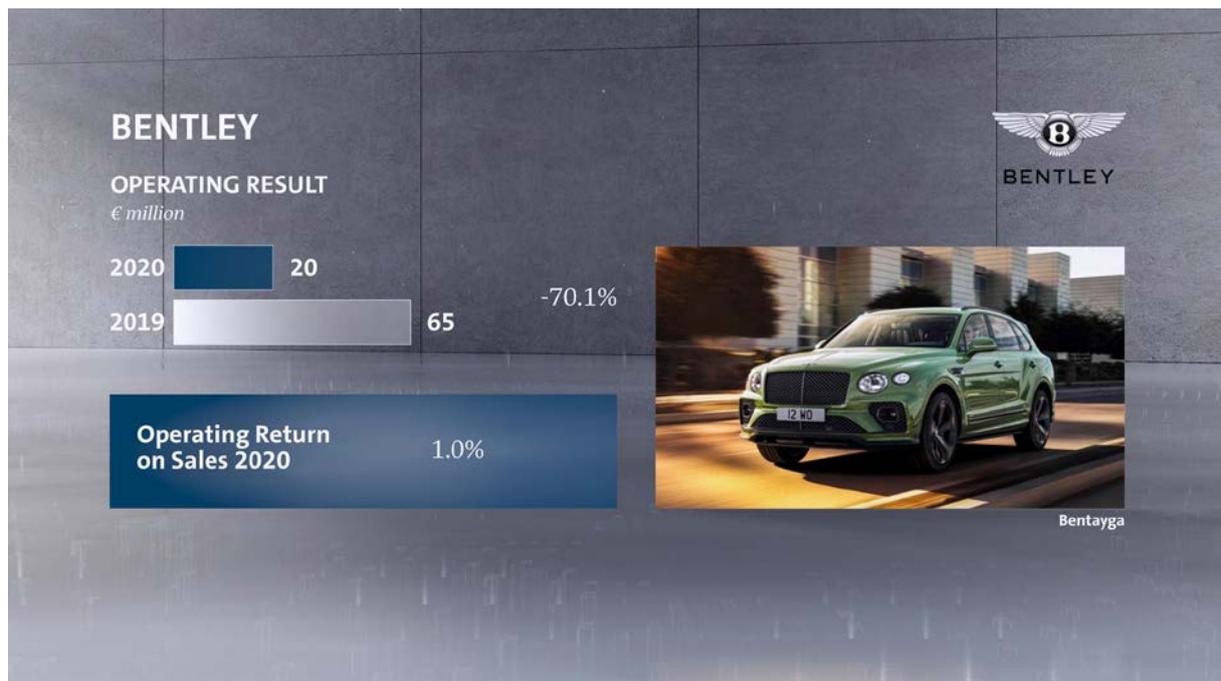
Die operative Umsatzrendite lag bei 4,4%; im Kalenderjahr 2019 betrug sie 8,4%.



SEAT verzeichnete ein operatives Ergebnis von -339 Millionen Euro, nach einem Gewinn von 445 Millionen Euro im Vorjahr. Der Volumenrückgang aufgrund der schwachen Märkte in Europa hatte einen negativen Effekt. Das operative Ergebnis wurde außerdem durch emissionsbezogene Aufwendungen von 262 Millionen Euro belastet.

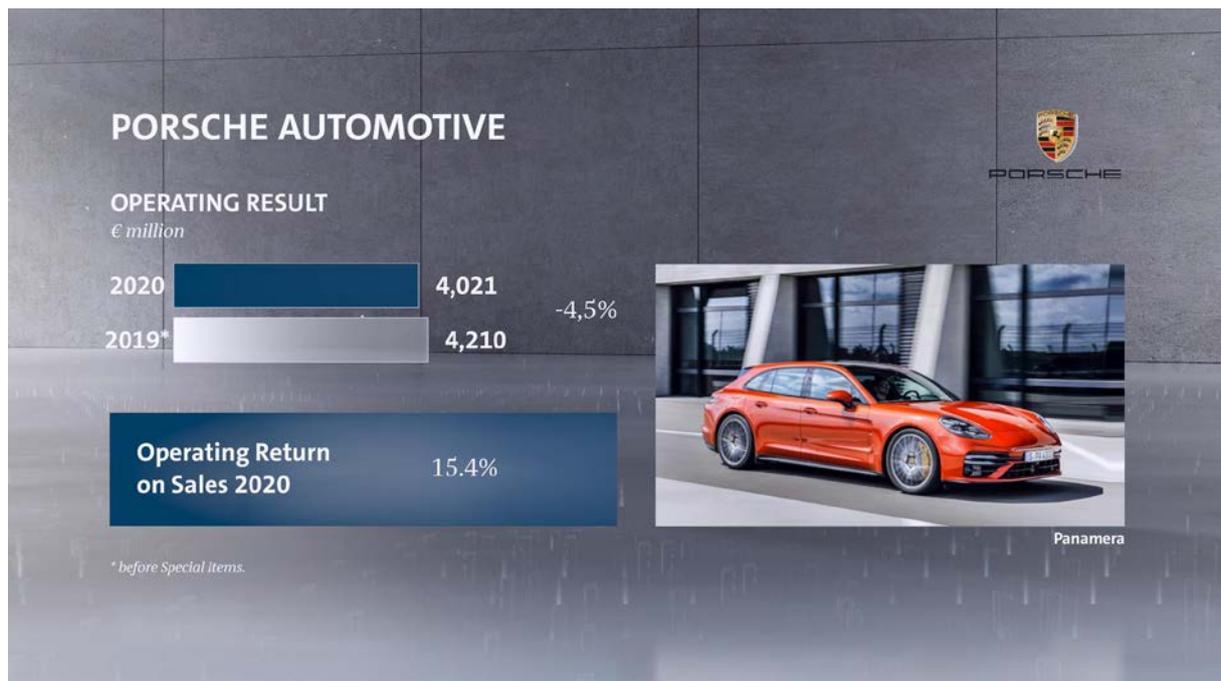
Die operative Umsatzrendite ging von 3,9 % im Vorjahr auf -3,7 % zurück.

SEAT konnte im Jahr 2020 die neue Leon-Familie und den Cupra Formentor auf den Markt bringen. Das kraftvolle SUV/Coupé Crossover ist in zwei Plug-in-Hybridversionen erhältlich.



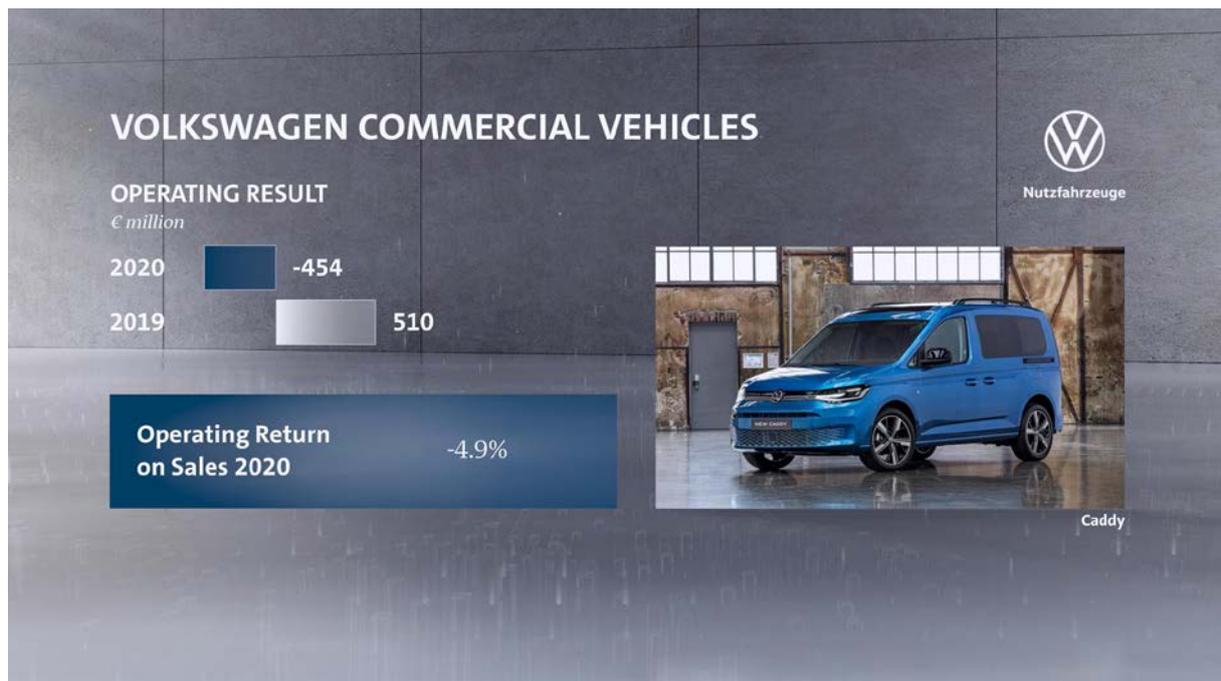
Bentley erreichte im Kalenderjahr 2020 ein positives operatives Ergebnis von 20 Millionen Euro, nach 65 Millionen Euro im Vorjahr. Dieses Ergebnis wurde besonders durch einen Fahrzeugabsatz auf dem Niveau von 2019 unterstützt. Die Premium- und Luxus-Segmente wurden durch die Covid-19-Pandemie im Allgemeinen und insbesondere auf dem chinesischen Markt weniger stark beeinflusst. Hingegen belasteten höhere Abschreibungen, Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen (28 Millionen Euro) und negative Wechselkurseffekte das Ergebnis.

Die operative Umsatzrendite fiel von 3,1 % im Jahr 2019 auf 1,0 % im Kalenderjahr 2020.



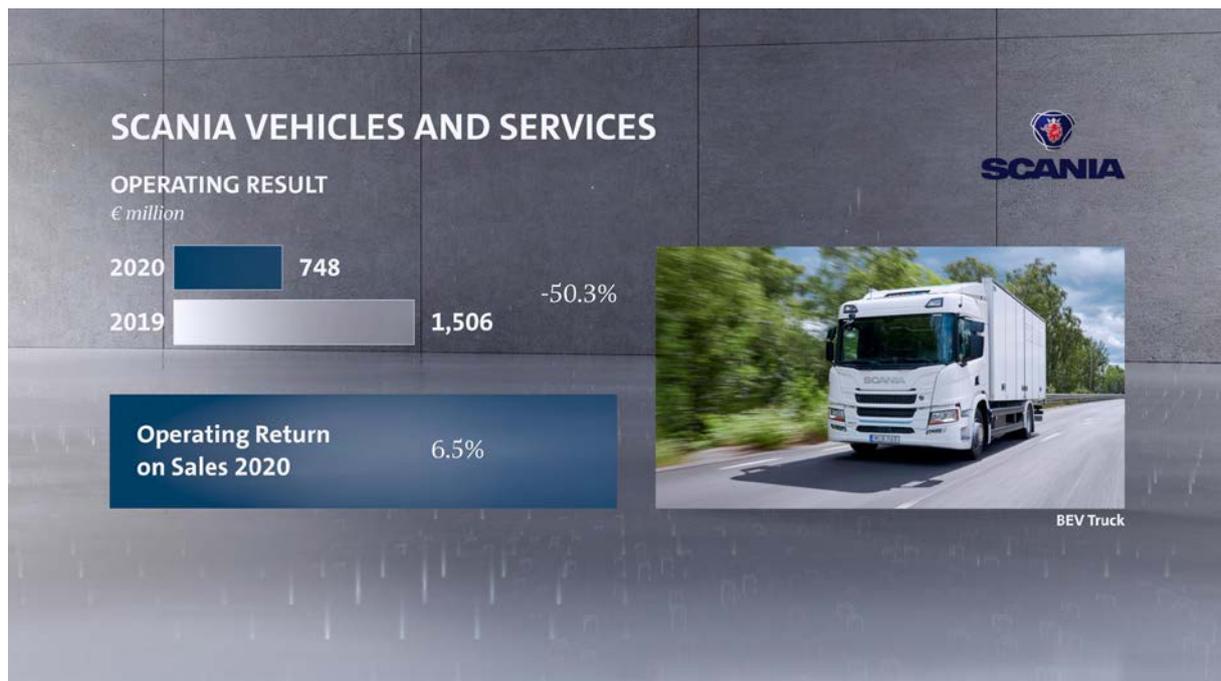
Porsche Automotive erzielte ein starkes operatives Ergebnis (vor Sondereinflüssen) von 4,0 Milliarden Euro, verglichen mit 4,2 Milliarden Euro im Jahr 2019. Hier machte sich der geringeren Einfluss der Pandemie im Premium- und Luxus-Segment bemerkbar: Der Fahrzeugabsatz lag nur 4,2 % unter dem Vorjahr. Höhere Kosten – insbesondere für Digitalisierung und Elektrifizierung – sowie negative Währungseffekte hatten einen negativen Einfluss auf das operative Ergebnis von Porsche.

Mit 15,4 % lag das operative Ergebnis für 2020 nur leicht unter dem Wert des Jahres 2019. Das vierte Quartal sticht – sogar für Porsche-Standards – mit einer herausragenden Umsatzrendite von 24,8 % hervor.



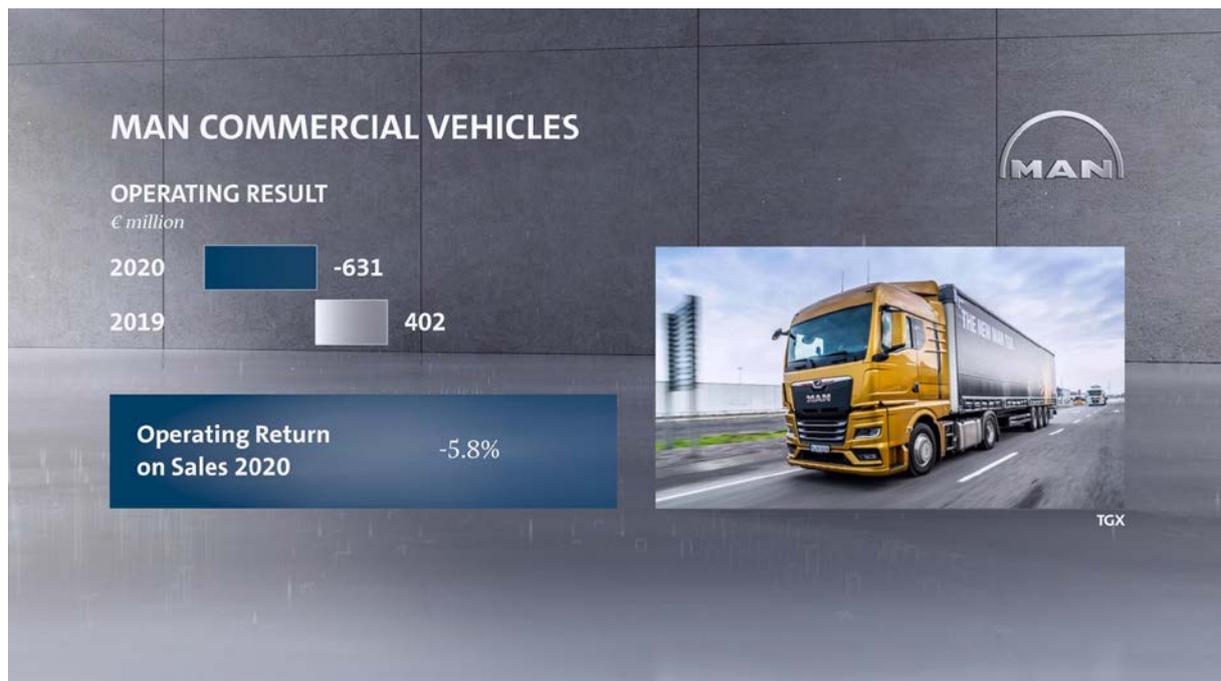
Volkswagen Nutzfahrzeuge verzeichnete im Kalenderjahr 2020 einen operativen Verlust von 454 Millionen Euro, verglichen mit einem Gewinn von 510 Millionen Euro im Vorjahr. Positive Effekte aus der Produktkostenoptimierung und positive Mixeffekte konnten den Umsatzrückgang von 24,3 % – dies entspricht 111 Tausend Einheiten – nicht kompensieren. Die CO₂-bezogenen Aufwendungen von 337 Millionen Euro hatten, wie auch die ungünstigen Wechselkurse, einen zusätzlichen negativen Einfluss.

Die operative Rendite betrug damit -4,9 %, nach +4,4 % im Jahr 2019.



Das Operative Ergebnis von SCANIA Vehicles and Services verringerte sich um 50 % auf 0,7 Milliarden Euro. Während ein verbesserter Produktmix und ein stabiles Service-Geschäft positive Faktoren waren, wurde das Ergebnis vor allem durch einen Volumenrückgang und negative Wechselkurseffekte belastet.

Die operative Umsatzrendite lag im Kalenderjahr 2020 bei 6,5 %, im Vorjahr betrug sie 10,8 %. Mit einer Umsatzrendite von 9,6 % im vierten Quartal konnte Scania jedoch zum Ende des Jahres wieder gut aufholen.



MAN Nutzfahrzeuge verzeichnete im Kalenderjahr 2020 einen operativen Verlust von 631 Millionen Euro, nach einem Gewinn von 402 Millionen Euro im Vorjahr. Neben einem geringeren Fahrzeugabsatz wurde das Ergebnis auch durch die Kosten für den Launch der neuen Lkw-Generation von MAN belastet.

Die operative Umsatzrendite betrug -5,8 %, verglichen mit +3,2 % im Jahr 2019.

Ich möchte anmerken, dass die Effekte aus dem Restrukturierungsprogramm von MAN sich noch nicht in den Zahlen für das Kalenderjahr 2020 widerspiegeln; die Ergebnisse werden erst im ersten Quartal 2021 verfügbar sein und die Performance in den kommenden Jahren unterstützen.



ID.4 - power consumption in kWh/100 km (combined): 16.9-15.5 (NEDC); CO₂-emissions in g/km: 0 (combined); efficiency class: A+

Mit 3,8 Millionen ausgelieferten Konzernfahrzeugen war China im Jahr 2020 der stabilste Markt. Wir verzeichneten dort einen Rückgang von nur 9,1 % im Vergleich mit dem Vorjahr. 41 % aller Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns wurden letztes Jahr in China ausgeliefert. Dies ist somit erneut der wichtigste Einzelmarkt für den Konzern. Mit einem Marktanteil von 19,3 % sind wir auch das führende Automobilunternehmen in China.

Das anteilige operative Ergebnis unserer chinesischen Joint Ventures ging von 4,4 Milliarden Euro 2019 auf 3,6 Milliarden Euro im Jahr 2020 zurück.

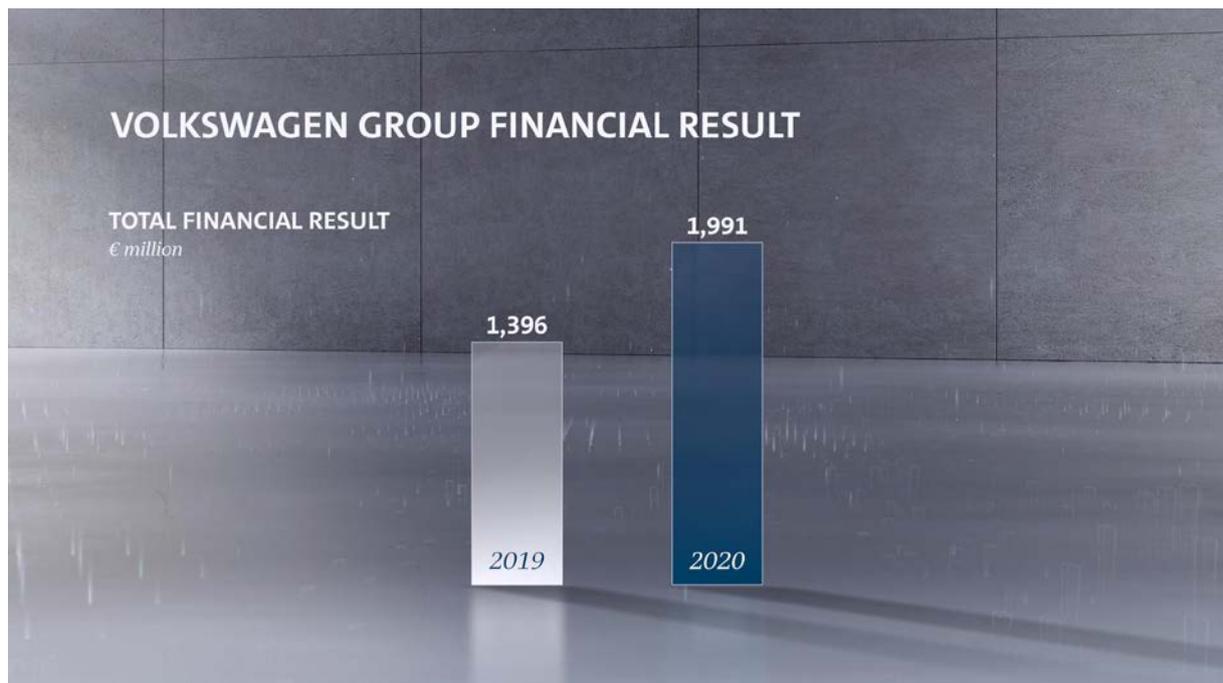
Nach einem außerordentlich schwachen ersten Quartal – China war die erste Region, die von Covid-19 getroffen wurde – zeigte der Markt eine deutliche, V-förmige Erholung.

Ich möchte darauf hinweisen, dass das operative Ergebnis der Joint-Venture-Unternehmen nicht im operativen Ergebnis des Konzerns enthalten ist. Ihre Ergebnisse werden anteilig at equity im Finanzergebnis erfasst.



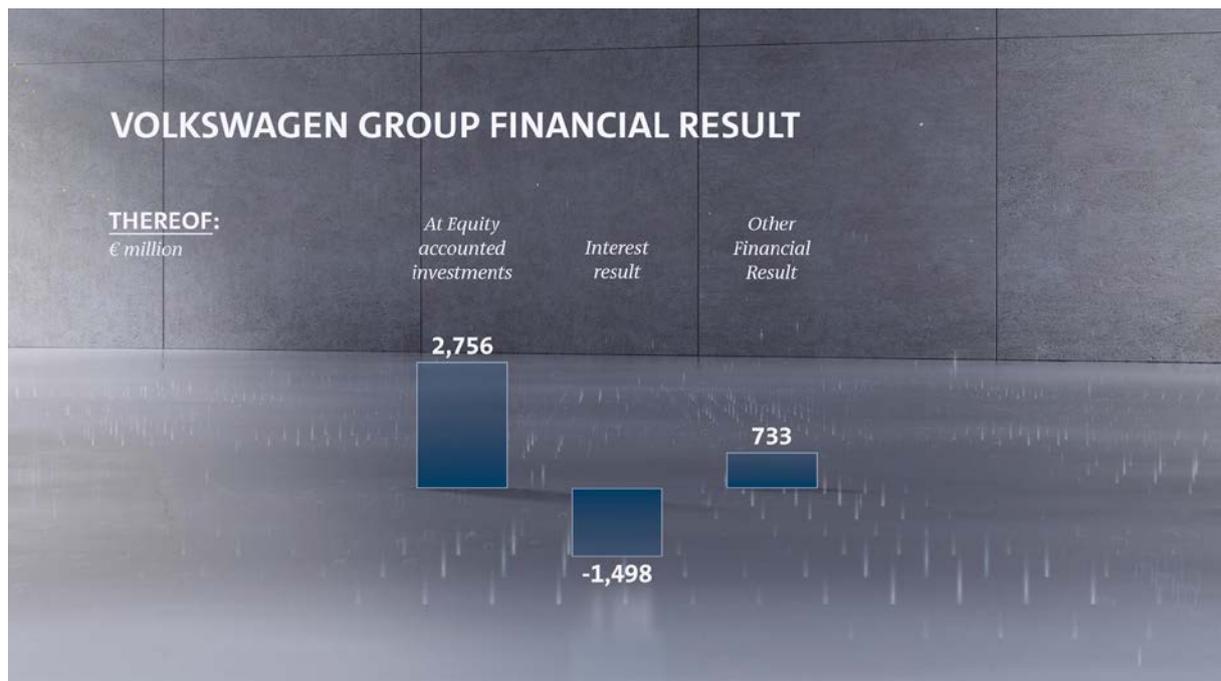
Der Konzernbereich Volkswagen Finanzdienstleistungen konnte seine Umsatzerlöse um 1,5 % auf 40,8 Milliarden Euro steigern. Der Gesamtvertragsbestand nahm um 1,8 % auf 24,1 Millionen zu, die Penetrationsrate erhöhte sich um 1 % auf 35,5 %. Sehr stark war insbesondere das Gebrauchtfahrzeuggeschäft.

Das operative Ergebnis nahm um 6,2 % ab und lag bei 3,0 Milliarden Euro. Dieser Rückgang ist vor allem auf höhere Risikokosten zurückzuführen, wobei wir erneut einen „vorsichtigen Ansatz“ gewählt haben. Die Restwerte stellen bis dato kein Problem dar.



Lassen Sie uns nun einen Blick auf das Finanzergebnis des Volkswagen Konzerns werfen.

Das Finanzergebnis des Konzerns im Kalenderjahr 2020 lag bei 2,0 Milliarden Euro. Dies ist ein Anstieg von 600 Millionen Euro im Vergleich zum Vorjahr.



Die at equity bewerteten Beteiligungen trugen 2,8 Milliarden Euro bei, 600 Millionen Euro weniger als im Vorjahr. Hauptgrund für diesen Rückgang ist der niedrigere Gewinn unserer chinesischen Joint Ventures.

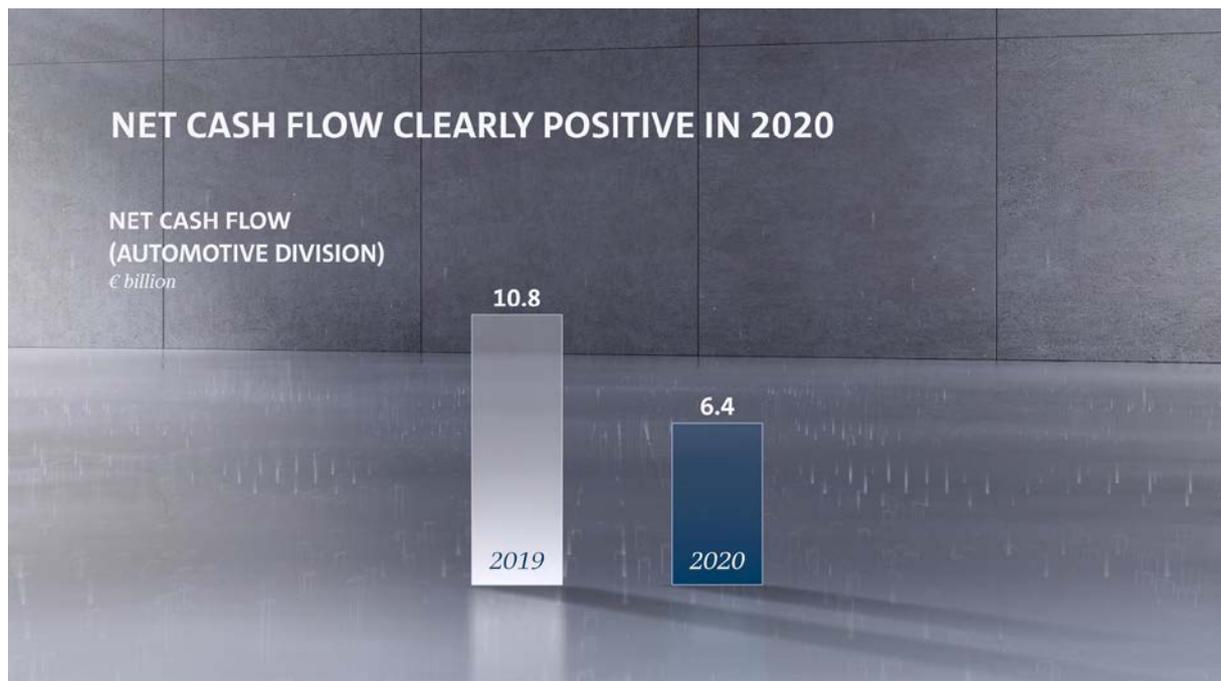
Bei -1,5 Milliarden Euro lag das Zinsergebnis, bedingt durch niedrigere Zinsaufwendungen, um 100 Millionen Euro höher.

Das übrige Finanzergebnis nahm 2020 um 1,1 Milliarden Euro auf 0,7 Milliarden Euro zu. Ein sehr positiver Effekt, den ich hier nicht unerwähnt lassen möchte, ergab sich aus unserer Investition in QuantumScape: Aufgrund der Börsennotierung des Unternehmens hatten wir einen positiven zahlungsunwirksamen Effekt von 1,4 Milliarden Euro im Finanzergebnis. Aufgrund der hohen Volatilität des Aktienkurses kann es im ersten Quartal 2021 zu weiteren Auswirkungen kommen.



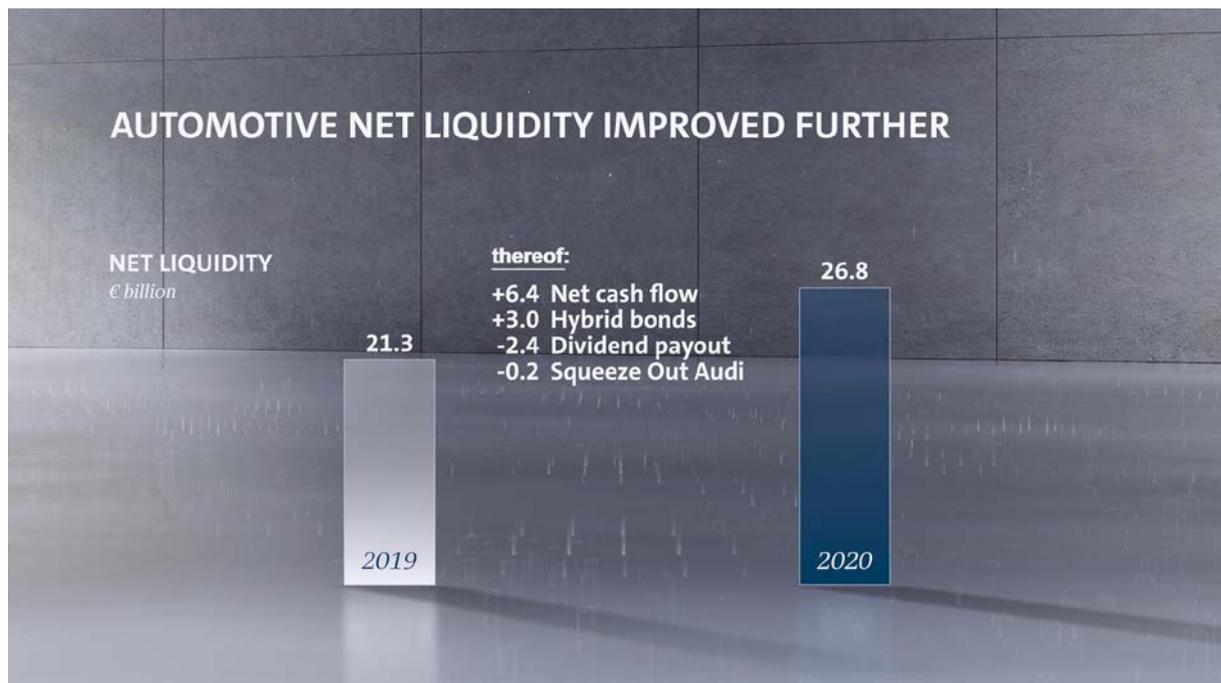
Zusammenfassend nun die Highlights unseres Finanzberichts: Mit 10,6 Milliarden Euro übertrifft das operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen für das Kalenderjahr 2020 deutlich die Erwartungen, die alle im April/Mai 2020 hatten .

Hier finden Sie eine Zusammenfassung der finanziellen Kennzahlen für das Jahr 2020. Wie üblich finden Sie Einzelheiten zu unseren Zahlen für das vierte Quartal auf unserer Investor-Relations-Webseite.



Der berichtete Netto-Cashflow im Konzernbereich Automotive betrug dank des starken zweiten Halbjahres 6,4 Milliarden Euro.

Der um Zahlungen für Diesel (-2,5 Milliarden Euro) und Effekte aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten (-1,0 Milliarden Euro) angepasste Free Cashflow erreichte einen starken Wert von 10,0 Milliarden Euro.

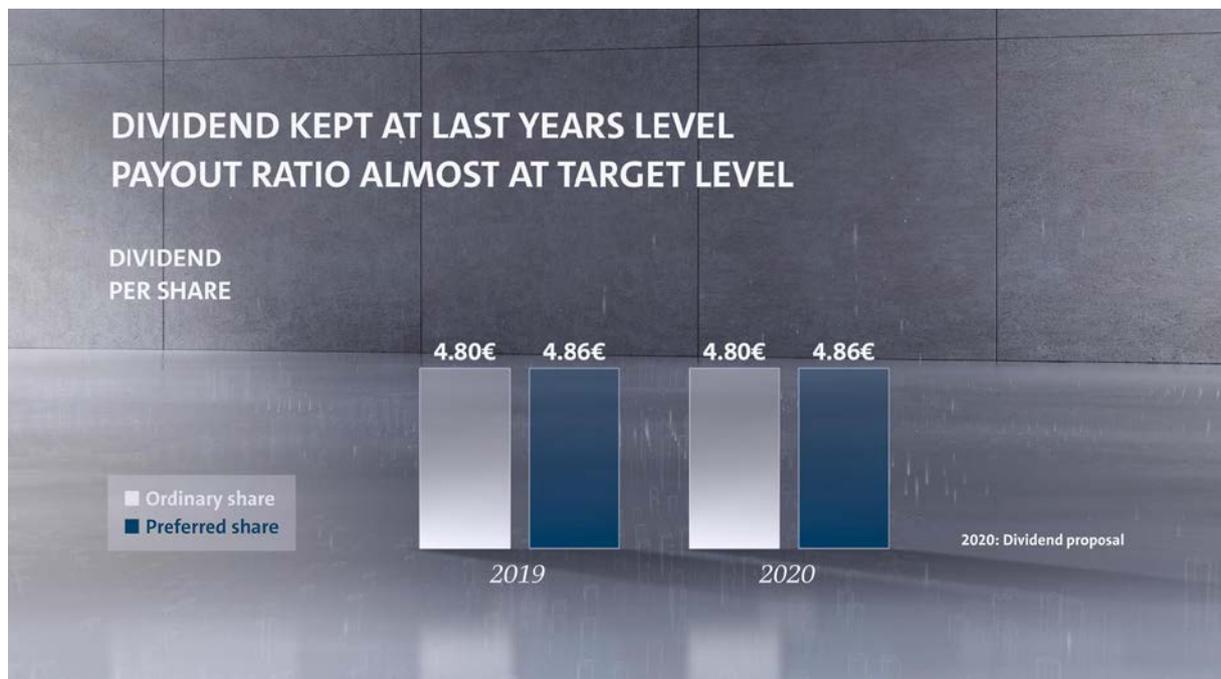


Die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automotive nahm 2020 um 5,5 Milliarden Euro auf 26,8 Milliarden Euro zu. Hauptgründe hierfür waren der gute Netto-Cashflow und neue Hybridanleihen.

Sowohl die Dividendenzahlungen an Aktionäre der VW AG als auch der Audi-Squeeze-out hatten einen negativen Effekt.

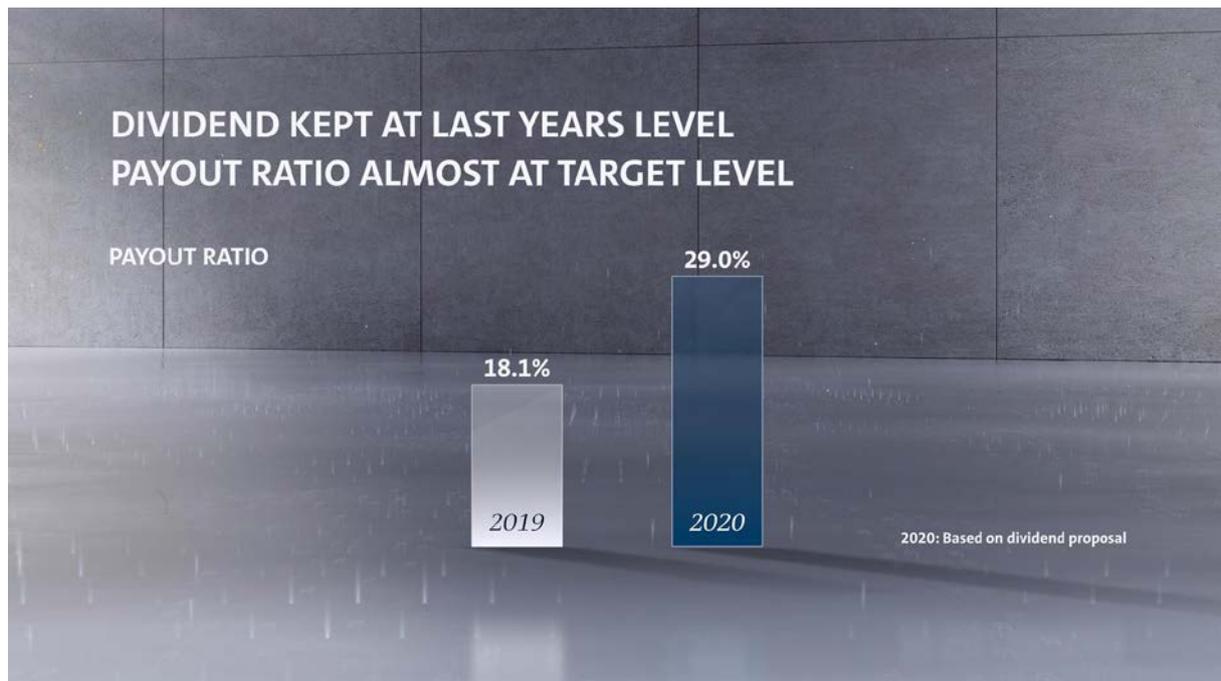


Der auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfallende Ergebnisanteil beträgt 8,3 Milliarden Euro. Das entspricht einem Ergebnis von 16,60 Euro je Stammaktie und von 16,66 Euro je Vorzugsaktie.



Diese Zahlen zeigen:

Trotz Corona konnten wir im Kalenderjahr 2020 ein solides Ergebnis erzielen. Der Vorstand und Aufsichtsrat schlagen unseren Aktionären eine gleichbleibende Dividende von 4,80 Euro je Stammaktie und 4,86 Euro je Vorzugsaktie vor.



Die Ausschüttungsquote steigt von 18,1 % im Vorjahr auf 29,0 % und nähert sich damit dem strategischen Ziel von 30 %.

Insgesamt verdeutlichen die Zahlen für das Kalenderjahr 2020: Der Volkswagen Konzern ist robust und performt selbst unter schwierigsten Marktbedingungen.

Wir können unsere Transformation finanzieren.

Wir haben ein starkes Momentum aus der zweiten Jahreshälfte 2020, das wir ins Jahr 2021 mitnehmen.

Durch Programme für eine Reduzierung der Fixkosten und für den Einkauf werden wir unsere Robustheit in Zukunft noch weiter steigern.

Im Kalenderjahr 2021 streben wir das obere Ende des Korridors für unsere Umsatzrendite an.

Vielen Dank.

Dr. Arno Antlitz
Speech at the
Annual Media Conference on March 16, 2021
- Part III -

Meine Damen und Herren,

ich fühle mich geehrt, dass mir der Aufsichtsrat sein Vertrauen geschenkt und mich zum CFO des Konzerns ernannt hat.

Den Volkswagen Konzern gemeinsam mit dem gesamten Vorstandsteam durch die Transformation zu navigieren, darauf freue ich mich sehr.

Ich bin zutiefst davon überzeugt, dass Volkswagen die technologische Kompetenz, die Finanzkraft, die richtigen Talente und die Werte hat, um die Mobilität für kommende Generationen zu gestalten.



Herbert Diess und Frank Witter haben bereits beschrieben, was wir im Jahr 2020 erreicht haben. Nun möchte ich den Blick auf 2021 und darüber hinaus richten.

Unser Ziel ist es, die ehrgeizige Transformation unseres Konzerns zu finanzieren.
Dafür brauchen wir robuste Ergebnisse und Liquidität, soviel steht fest.

Unsere strategischen Ziele sind definiert und wir halten an ihnen fest:
Wir wollen bis spätestens 2025 eine Umsatzrendite von 7-8 % erreichen und
mindestens 10 Milliarden Euro Free Cashflow generieren.

Betrachten wir zunächst unseren Ausblick auf 2021 genauer:

Wir haben eine Umsatzrendite im Bereich von 5-6,5% anvisiert – Sie können sich sicher
sein, dass wir hier das obere Ende anstreben.

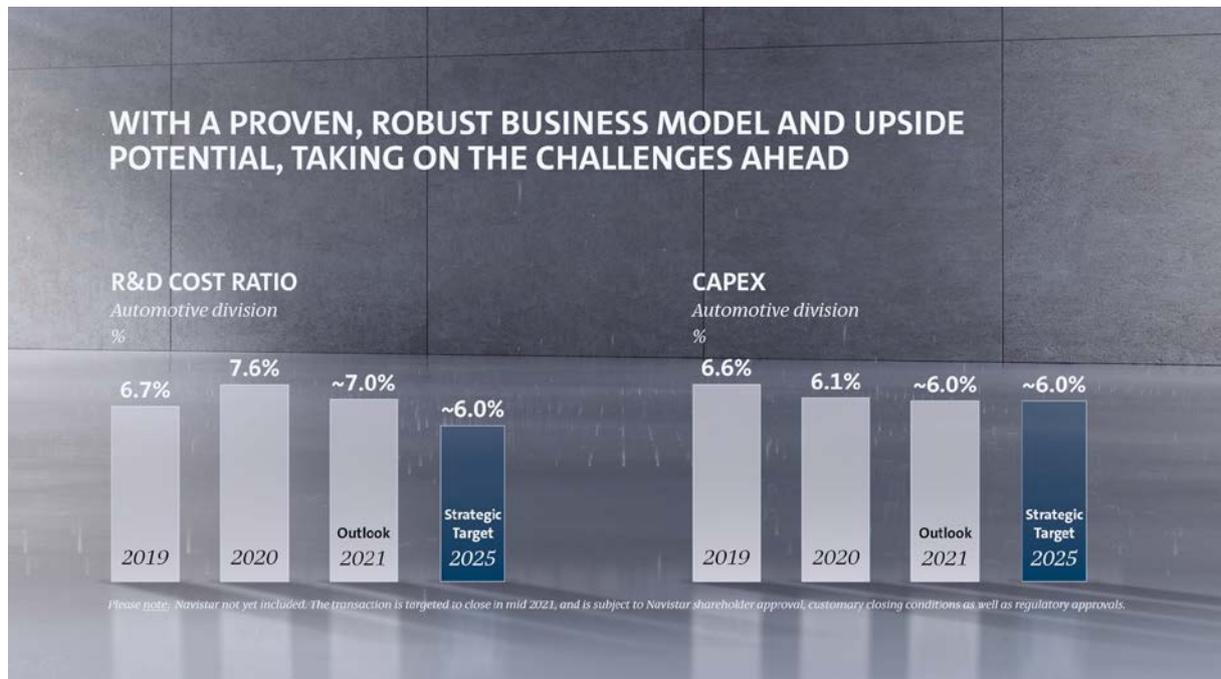
In Bezug auf den freien Cashflow halten wir an unserem strategischen Ziel von
mindestens 10 Milliarden Euro fest.



Dazu brauchen wir eine starke Umsatzdynamik, Fokus auf unseren BEV-Hochlauf und
eine weiterhin strikte Disziplin bei Kosten und Investitionen.

Ein konsequentes Working Capital Management ist ebenfalls entscheidend.

Ich habe gerade die strikte Kostendisziplin angesprochen, aber möchte Ihnen versichern, dass wir keine Kompromisse eingehen werden, wenn es um die notwendigen Investitionen in Zukunftstechnologien geht.



Aus diesem Grund haben wir für F&E einen Wert von 7 % angesetzt.

Dies spiegelt die Umsetzung unserer BEV-Strategie und den Aufbau unserer Softwarekompetenz wider.

In Bezug auf Capex: Wir setzen weiterhin auf unseren streng disziplinierten Ansatz und orientieren uns an einem Wert von 6 %.

Unser Ziel ist es, unter diesem Wert zu bleiben.

Wir stehen noch am Anfang des Jahres und 2021 ist nicht ohne Risiken.

Die Erreichung unserer Ziele hängt davon ab, wie sich die weltweite Covid-Pandemie-Situation entwickelt und wie gut und schnell die Erholung eintritt. Für die gesamte Automobilbranche besteht weiterhin ein Risiko hinsichtlich der ausreichenden Kapazität von Halbleitern. Wir sind bestrebt, die operativen Auswirkungen der

aktuellen Halbleiter-Engpässe so gering wie möglich zu halten und diese im Verlauf des Jahres so weit wie möglich zu kompensieren.



Meine Damen und Herren, ich möchte die Gelegenheit nutzen, um meine Prioritäten für die kommenden Jahre darzulegen.

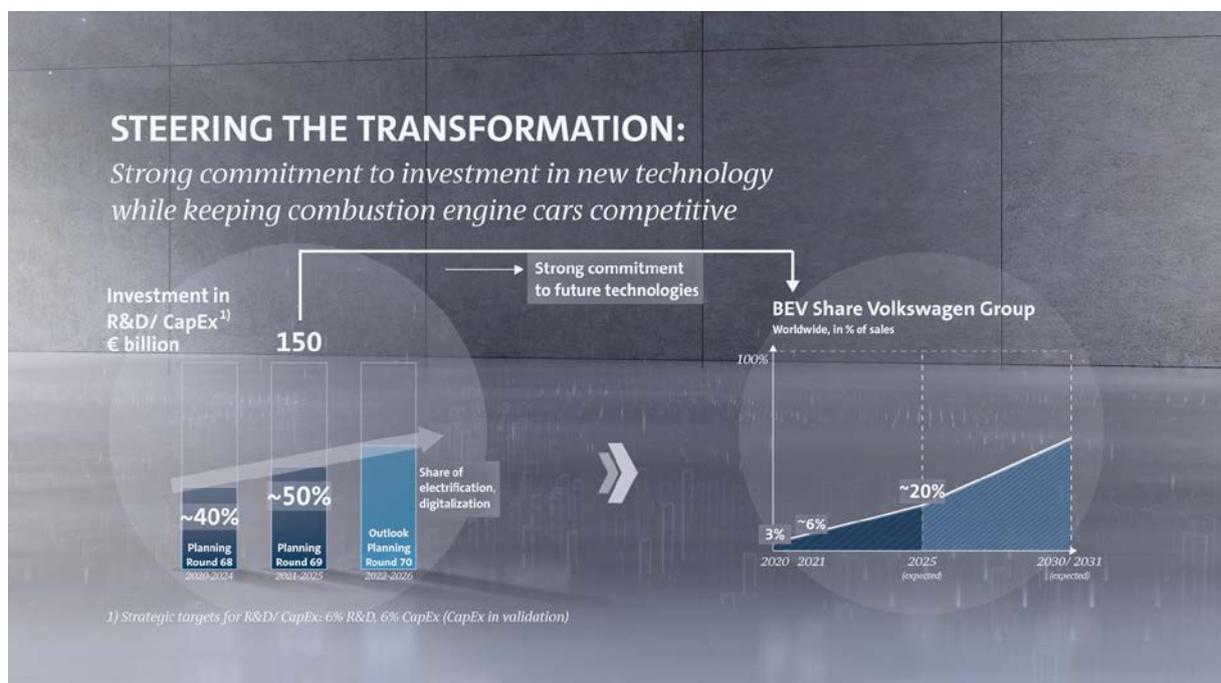
Als CFO habe ich zwei ganz klare strategische Ziele:

- Mein erstes Ziel ist die finanzielle Steuerung der Transformation. Dazu gehören die Allokation und Verlagerung von Ressourcen und Kapital in Richtung Elektrifizierung, Digitalisierung und Mobilitätsdienste.
- Als zweites Ziel sehe ich die Sicherung und weitere Stärkung unserer finanziellen Basis.

Um diese beiden Ziele zu erreichen, werden wir uns auf sechs Hauptthemen konzentrieren:

- Erstens: Produkttransformation in Richtung Elektromobilität
- Zweitens: Digitalisierung und Weiterentwicklung unseres Software-Stacks

- Drittens: Nutzung konzernweiter Synergien der Marken; ich bin zutiefst davon überzeugt, dass konzernweite Synergien für uns einen einzigartigen Wettbewerbsvorteil darstellen.
- Thema Nummer Vier: Steuerung von konzernweiten Kosten- und Effizienzprogrammen zur Finanzierung der Transformation
- Nummer Fünf: Stärkung der Markenpositionierung und Preisgestaltung
- Und: Unsere Integrität und Werte bestimmen unser gesamtes Handeln.



Wir sind fest entschlossen, die Transformation des Unternehmens fortzusetzen:

Auf der linken Seite dieses Diagramms werden unsere Investitionen in R&D und Capex in jeder 5-Jahres-Planungsrunde dargestellt.

Auf der gleichen Seite wird auch der Anteil der Allokation von Investitionen in neue Technologien (BEV, Software, Services) veranschaulicht.

In jeder Planungsrunde haben wir diesen Anteil erhöht, und wir werden dies auch weiterhin tun.

Die Frage ist: Ist dieses Ziel ehrgeizig genug?

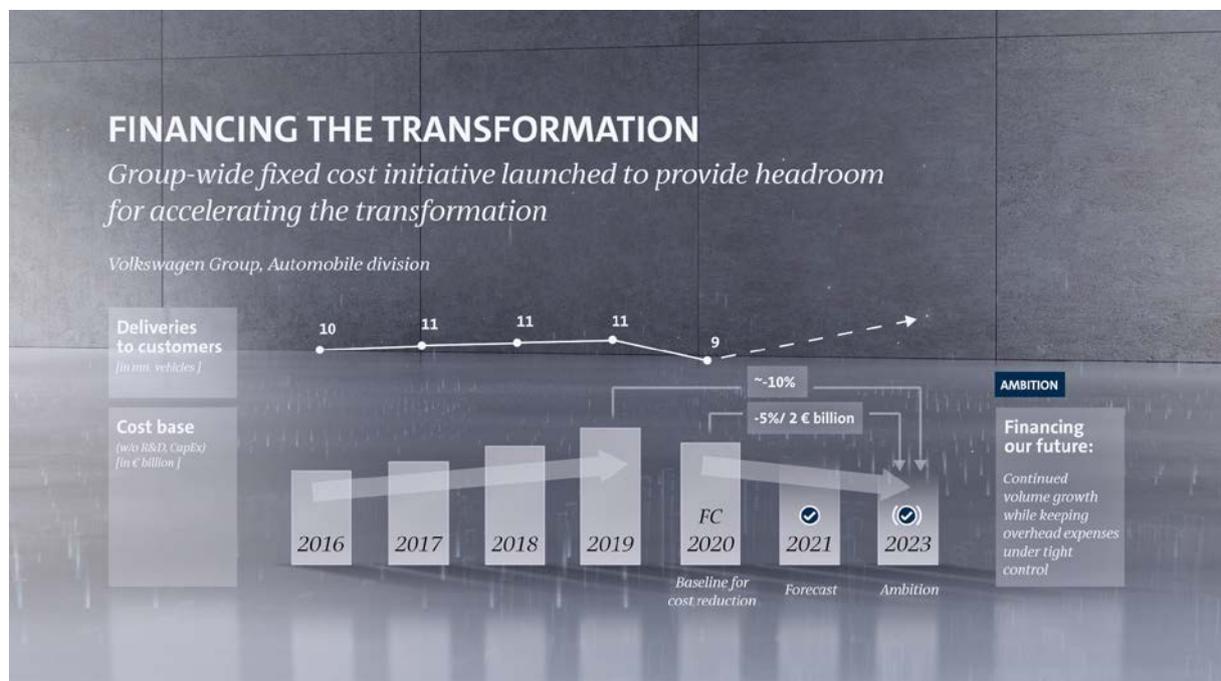
Unserer Auffassung nach sind wir damit äußerst ehrgeizig.

Bis 2025 erwarten wir bei batterieelektrischen Fahrzeugen einen Absatz in der Größenordnung von bis zu 20 % unserer Gesamtflotte.

Und natürlich werden wir auch nach 2025 jedes Jahr einen Anstieg sehen.

In der Zwischenzeit wird das Geschäft mit Verbrennern dazu beitragen, die notwendigen Cashflows zur Finanzierung der Transformation zu generieren.

Wir haben uns für unsere Transformation ehrgeizige Ziele gesteckt: bis 2030 werden wir rund fünfzig BEV-Modelle anbieten. Und in Kombination mit der Verlagerung von Ressourcen werden wir dieses Unternehmen zu einem führenden Tech-Player unserer Branche machen.



Diese ehrgeizigen Pläne müssen finanziert werden.

Deshalb ist eine strikte Kontrolle der Fixkosten erforderlich.

In der Vergangenheit sind die Fixkosten mit der Zeit angestiegen.

Das ist nicht unbedingt ein Problem für ein wachsendes Unternehmen, aber aus verschiedenen Gründen sind unsere Gemeinkosten schneller als unser Umsatz gewachsen.

Diesen Trend wollen wir umkehren.

Wir möchten unsere Wettbewerbsposition verbessern und unsere Zukunft finanzieren, und müssen hierfür unsere Fixkosten verringern.

Deshalb wollen wir die Fixkosten ohne F&E und Capex bis 2023 um 5 % gegenüber der für das Jahr 2020 festgelegten Kostenbasis senken. Dies würde einer Reduzierung von rund 2 Milliarden Euro entsprechen.

In dieser Kostenbasis haben wir beispielsweise allgemeine Gemeinkosten in unserem Hauptsitz, indirekte Kosten in unseren Werken weltweit oder die Budgets unserer nationalen Vertriebsgesellschaften einschließlich Marketingausgaben berücksichtigt. Nimmt man das Jahr 2019 als normalisiertes Ausgangsjahr, sieht das Programmziel eine Reduzierung dieser Kosten um etwa 10 % vor.

Darüber hinaus haben wir mitgeteilt, bis 2023 die Materialkosten um 7 % senken zu wollen.

Im weiteren Verlauf dieses Jahres wird Ihnen Murat Aksel seinen strategischen Ansatz und die finanziellen Auswirkungen genauer vorstellen.



Sehr geehrte Damen und Herren,

Volkswagen vereint einige der faszinierendsten, stärksten und wertvollsten Marken unserer Branche.

Es steht außer Frage, dass starke individuelle Marken auch künftig ein Differenzierungsfaktor sein werden.

Wir werden uns bemühen, unsere Marken in Zukunft noch besser zu positionieren, nach Möglichkeit Synergien zu nutzen und hart an Kosten und Effizienz zu arbeiten – zum Wohle unserer Kunden und Stakeholder.

Gleichzeitig müssen wir uns in einen einheitlichen „Technologie- und Mobilitätsdienstkonzern“ verwandeln.

Wir müssen daher unseren Fokus auch auf Werttreiber, wie unter anderem einen einheitlichen Software-Stack, BEV-Plattformen und autonomes Fahren, verlagern.

Wir müssen unsere interne Entscheidungsfindung und Kapitalallokation an diesem Ziel ausrichten.

Schritt für Schritt werden wir unsere derzeitige Planung und Steuerung der individuellen Markenleistung mit Fokus entlang dieser Werttreiber ergänzen: BEV-Plattformen, Software-Stack, Batterie/Energie und Laden, Mobilitätsplattform/Automatisiertes Fahren.

Meine Damen und Herren, wir haben einen klaren Plan:

- Wir werden unsere BEV-Plattformen skalieren.
- Wir werden einen führenden Software-Stack für die Automobilindustrie entwickeln.
- Und wir werden weiter in autonomes Fahren und Mobilitätsdienste investieren.
- Während dieses Übergangs wird das traditionelle Geschäft dazu beitragen, die hierfür notwendigen Gewinne und Cash Flows zu generieren.



Wir sind fest davon überzeugt,

dass wir mit diesen einzigartigen Möglichkeiten und einer soliden finanziellen Basis

- eine führende Rolle bei der Transformation unserer Branche einnehmen,

- unsere natürlichen Ressourcen bewahren,
- und dies entsprechend unserer Integritätsgrundsätze und Werte erreichen werden.

Wir freuen uns sehr auf diese Aufgabe.

Ich danke Ihnen vielmals.