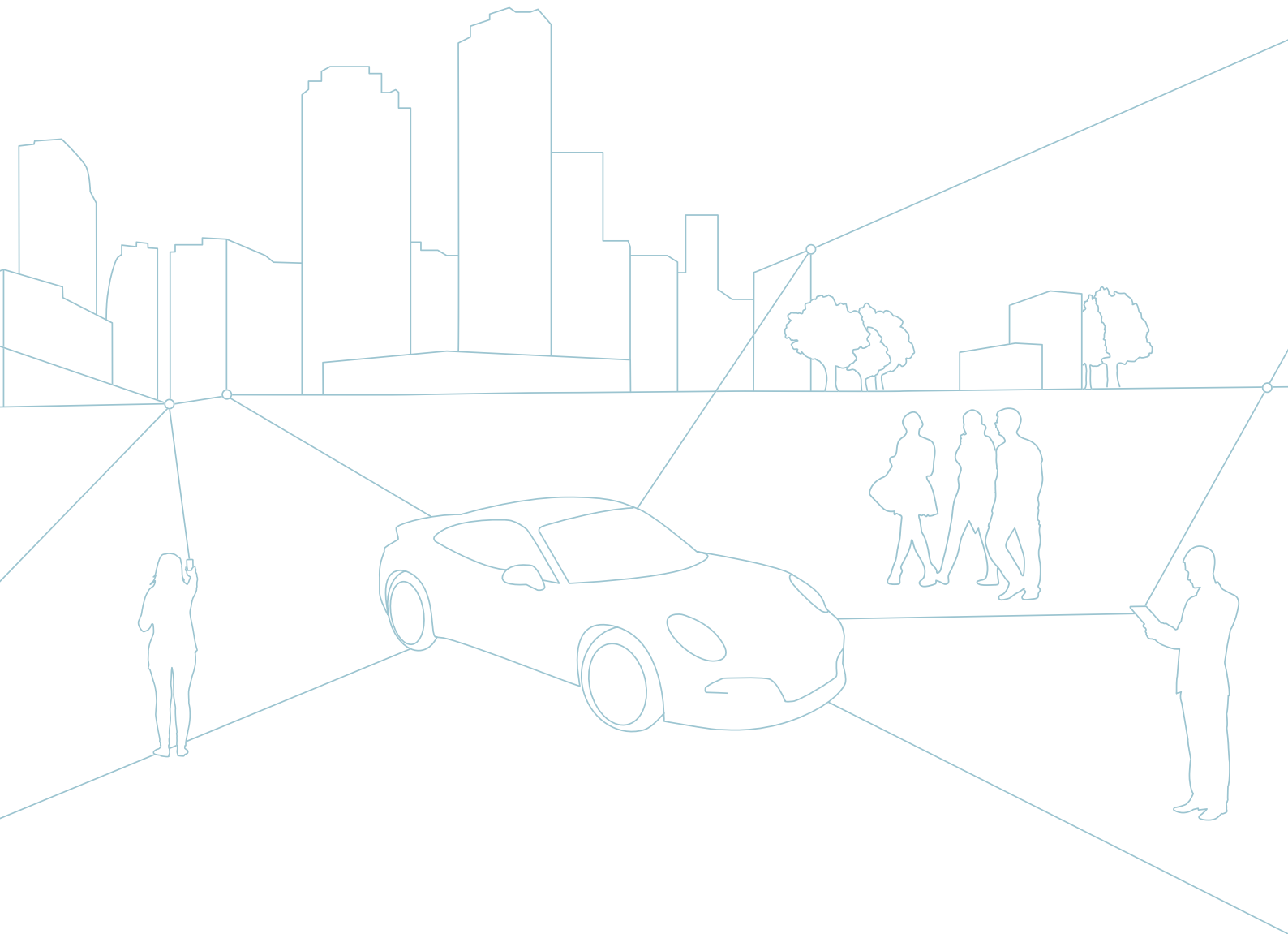


VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT



Halbjahresfinanzbericht

Januar – Juni

2016

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

Mengendaten ¹	2. QUARTAL			1. HALBJAHR		
	2016	2015	%	2016	2015	%
Auslieferungen an Kunden (Tsd. Fahrzeuge)	2.609	2.552	+ 2,2	5.117	5.039	+ 1,5
davon: im Inland	366	353	+ 3,5	685	668	+ 2,5
im Ausland	2.243	2.198	+ 2,0	4.432	4.371	+ 1,4
Absatz (Tsd. Fahrzeuge)	2.622	2.483	+ 5,6	5.199	5.090	+ 2,1
davon: im Inland	357	343	+ 4,1	679	668	+ 1,6
im Ausland	2.265	2.140	+ 5,8	4.520	4.422	+ 2,2
Produktion (Tsd. Fahrzeuge)	2.713	2.593	+ 4,6	5.268	5.314	- 0,9
davon: im Inland	722	693	+ 4,1	1.405	1.395	+ 0,8
im Ausland	1.991	1.900	+ 4,8	3.863	3.919	- 1,4
Belegschaft (Tsd. am 30.06.2016/31.12.2015)				613,6	610,1	+ 0,6
davon: im Inland				278,1	278,7	- 0,2
im Ausland				335,5	331,4	+ 1,3

Finanzdaten nach IFRS in Mio. €	2. QUARTAL			1. HALBJAHR		
	2016	2015	%	2016	2015	%
Umsatzerlöse	56.971	56.041	+ 1,7	107.935	108.776	- 0,8
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	4.386	3.662	+ 19,8	7.517	6.990	+ 7,5
in % vom Umsatz	7,7	6,5		7,0	6,4	
Sondereinflüsse	- 2.487	- 170	x	- 2.178	- 170	x
Operatives Ergebnis	1.899	3.492	- 45,6	5.339	6.820	- 21,7
in % vom Umsatz	3,3	6,2		4,9	6,3	
Ergebnis vor Steuern	1.607	3.696	- 56,5	4.810	7.664	- 37,2
in % vom Umsatz	2,8	6,6		4,5	7,0	
Ergebnis nach Steuern	1.214	2.731	- 55,6	3.579	5.663	- 36,8
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	1.155	2.671	- 56,7	3.461	5.558	- 37,7
Cash-flow laufendes Geschäft ²	3.757	4.086	- 8,0	5.111	7.447	- 31,4
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	3.987	3.668	+ 8,7	5.149	6.993	- 26,4
Konzernbereich Automobile ³						
EBITDA ⁴	4.904	6.019	- 18,5	10.974	11.859	- 7,5
Cash-flow laufendes Geschäft ²	7.334	6.800	+ 7,5	9.736	11.234	- 13,3
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ⁵	3.484	3.572	- 2,5	4.601	6.761	- 31,9
davon: Sachinvestitionen	2.395	2.581	- 7,2	4.515	4.652	- 2,9
in % vom Umsatz	4,9	5,3		4,9	4,9	
Entwicklungskosten (aktiviert) ⁶	1.342	1.033	+ 29,9	2.582	2.170	+ 19,0
in % vom Umsatz	2,7	2,1		2,8	2,3	
Netto-Cash-flow ²	3.850	3.228	+ 19,3	5.135	4.473	+ 14,8
Netto-Liquidität am 30.06.				28.778	21.489	+ 33,9

1 Mengendaten inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Auslieferungen von 2015 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

2 Das Vorjahr wurde angepasst.

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

4 Operatives Ergebnis zuzüglich des Saldos aus Zu-/Abschreibungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten, Vermietvermögen, Goodwill und Finanzanlagen gemäß Kapitalflussrechnung.

5 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 2. Quartal 3.646 (3.518) Mio. €, 1. Halbjahr 6.939 (6.672)

6 Siehe Tabelle Seite 38.

Wesentliche Fakten

- › Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns liegen mit 5,1 (5,0) Mio. Fahrzeugen leicht über Vorjahr; Zuwächse insbesondere in West- und Zentraleuropa sowie Asien-Pazifik – Südamerika und Osteuropa weiter rückläufig
- › Umsatzerlöse des Konzerns mit 107,9 (108,8) Mrd. € auf Vorjahresniveau; Wechselkurseffekte wirken negativ
- › Operatives Ergebnis beträgt 5,3 (6,8) Mrd. €; negative Sondereinflüsse von insgesamt 2,2 Mrd. €, insbesondere aus Rechtsrisiken
- › Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen verbessert sich um 0,5 Mrd. € auf 7,5 Mrd. €
- › Ergebnis vor Steuern geht auf 4,8 (7,7) Mrd. € zurück; Belastungen aus Bewertungseffekten im Finanzergebnis sowie geringeres At-Equity-Ergebnis der chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften
- › Netto-Cash-flow des Automobilbereichs erhöht sich auf 5,1 (4,5) Mrd. €; Sachinvestitionsquote mit 4,9 (4,9) % auf Vorjahresniveau
- › Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile steigt auf 28,8 Mrd. €; Verkauf der Anteile an LeasePlan stärkt die Kapitalausstattung
- › Begeisternde Fahrzeuge des Konzerns:
 - Volkswagen Pkw stellt auf der Auto China 2016 den neuen Magotan vor; SUV-Studie T-Prime Concept GTE gibt einen Ausblick auf das künftige Flaggschiff der Marke
 - Audi feiert die Weltpremiere des neuen A5 Coupé
 - ŠKODA zeigt das Showcar VisionS erstmals in China
 - Erfolgreiche Markteinführung des SEAT Ateca
 - Bei Bentley geht die exklusive Mulsanne First Edition an den Start
 - Porsche stellt nach dem 718 Boxster den neuen 718 Cayman vor
 - Lamborghini erweitert die Huracán-Familie um drei faszinierende Modelle
 - Scania erhält Umweltpreis „Green Truck Future Innovation 2016“
 - MAN zeigt auf der Messe bauma 2016 ganzheitliche Lösungen für die Baubranche

Wichtige Ereignisse

MESSEN UND VERANSTALTUNGEN

Der Volkswagen Konzern präsentierte im zweiten Quartal 2016 auf Messen und Veranstaltungen zahlreiche neue Modelle und Technologien.

Auto China 2016

Auf der Auto China 2016 in Beijing stand die erstmals gezeigte Studie T-Prime Concept GTE im Mittelpunkt des Messeauftritts der Marke Volkswagen Pkw. Der Oberklasse-SUV, ausgestattet mit einem 280 kW (381 PS) starken Plug-in-Hybrid- und Allradantrieb, setzt ein automobiles Statement der Neuzeit: Anzeige- und Bedienkonzept sind komplett digitalisiert, alle konventionellen Schalter im Interieur wurden durch Gesten- und Sprachsteuerung, Touchscreens und sensitive Tastenflächen ersetzt. Als Weltneuheit verfügt der T-Prime Concept GTE über eine Curved Interaction Area – ein gebogenes Infotainment-Display, das mit anderen Anzeige- und Bedienelementen zum Cockpit der Zukunft verschmilzt. Das 8-Gang-Automatikgetriebe des Konzeptfahrzeugs wird statt über den gewohnten Wahlhebel über eine Glaswalze angesteuert. Darüber hinaus präsentierte die Marke den komplett neu konzipierten Magotan. Die erstmals auf dem Modularen Querbaukasten (MQB) basierende Limousine besticht durch faszinierende Karosserieverhältnisse, ein konkurrenzlos gutes Raumangebot im Fond und eine Vielzahl neuer Assistenz-, Komfort- und Infotainment-Systeme. Hightech bietet der Magotan auch in Sachen Antrieb: Die drei erhältlichen TSI-Motoren mit einer Leistungsspanne von 110 kW (150 PS) bis 162 kW (220 PS) bieten ein Höchstmaß an Effizienz und Dynamik. Ihre China-Premiere feierte in Beijing die neue Oberklassen-Limousine Phideon, die im dritten Quartal 2016 in China auf den Markt kommen wird. Im allradgetriebenen Phideon 3.0 TSI 4MOTION kommt ein V6-Motor mit 220 kW (300 PS) zum Einsatz. Zudem wird es die Limousine als 2.0 TSI mit Frontantrieb geben, auch ein Modell mit Plug-in-Hybridantrieb ist geplant. Abgerundet wurde der Messeauftritt von Volkswagen Pkw mit der Präsentation des BUDD-e, einem Showcar, das sich optisch an den legendären „Bulli“ anlehnt. Es entstand auf der Basis einer neuen Technologiematrix für Elektrofahrzeuge – dem Modularen Elektrifizierungsbaukasten (MEB). Der BUDD-e bietet eine Reichweite von über 500 km, seine Akkus sind binnen 30 Minuten wieder zu 80 % geladen. Im Inneren gehen Touch- und Gestensteuerung nahtlos ineinander über und ersetzen herkömmliche Schalter und Tasten. Einzelne Displays verschmelzen zu großen Infotainment-Panels und aus Spiegeln werden digitale Bildschirme.

Audi unterstrich auf der Auto China 2016 seine Rolle als führender Premiumanbieter. Das neue Audi TT RS Coupé und der neue Audi TT RS Roadster feierten in Beijing ihre Weltpremiere. Der neue Fünfzylinder-Motor im TT RS leistet beachtliche 294 kW (400 PS) und sorgt zusammen mit dem quattro-Antrieb für sportlichen Fahrspaß bei höchster Traktion. Das TT RS Coupé beschleunigt in 3,7 Sekunden von 0 auf 100 km/h, der Roadster in 3,9 Sekunden – das entspricht dem Niveau eines Supersportwagens.

Erstmals in einem Serienmodell von Audi kommen auf Wunsch Heckleuchten mit Matrix OLED-Technologie zum Einsatz. Sie strahlen extrem homogen und kontrastreich. Ein weiteres Highlight war der Auftritt des neuen Audi A4 L mit verlängertem Radstand. In der 4,81 m langen Mittelklasse-Limousine reisen die Passagiere mit Oberklasse-Komfort und entsprechend großzügigem Platzangebot. Im Vergleich zum Vorgänger wurde das Leergewicht deutlich reduziert – um bis zu 110 kg. Der A4 L bietet intelligente Technologien wie das Audi virtual cockpit, zahlreiche Fahrerassistenzsysteme und Matrix-LED-Leuchten mit dynamischem Blinklicht. Neben den Serienmodellen zeigte Audi in Beijing die innovative Studie Audi connected mobility, die auf dem neuen Q3 basiert, der dieses Jahr auf den chinesischen Markt kommt. Sie ist speziell auf Märkte mit wachsender Urbanisierung, wie beispielsweise China, zugeschnitten und bietet sportliche und multifunktionale Mobilität für Megacities: Im hinteren Stoßfänger ist ein Longboard mit 1,05 Metern Länge und Elektroantrieb integriert. Je nach Ziel und geplanter Ankunftszeit errechnet das Infotainment-System, das mit dem Smartphone des Benutzers gekoppelt ist, anhand von Echtzeit-Verkehrsdaten den schnellsten Mobilitätsmix. Sollte das Longboard schneller zum Ziel führen, empfiehlt das System dem Fahrer, seinen Weg mit dem elektrisch angetriebenen Board fortzusetzen.

Bei der Marke ŠKODA feierte die SUV-Studie VisionS ihre China-Premiere. Ausdrucksstark, modern und dynamisch gezeichnet, besitzt das Fahrzeug die für ŠKODA typische Balance zwischen Rationalität und Ästhetik. Der VisionS zeigt die zukünftige SUV-Designsprache der Marke und setzt auf die wichtigsten Technologien, mit denen sich ŠKODA in den kommenden Jahren intensiv beschäftigen wird: Elektromobilität, Konnektivität und Sicherheit. Flankiert wurde das Showcar von sechs Serienmodellen der tschechischen Marke, die in den kommenden Jahren ihre Modelloffensive in China mit Nachdruck fortsetzen wird.

Die Marke Bentley zog vor allem mit der Weltpremiere der Mulsanne First Edition das Interesse der Messebesucher auf sich. Innerhalb der drei Modelle umfassenden Mulsanne-Familie werden lediglich 50 Exemplare der First Edition gefertigt. Sie zeichnet sich durch eine höchst exklusive Ausstattung aus, wie zum Beispiel einen Picknick-Tisch im Mulliner-Stil oder ein verarbeitetes Furnier aus englischem Walnussholz.

Wenige Wochen nach dem 718 Boxster gab in Beijing der 718 Cayman sein Debüt. Markanter, sportlicher und effizienter präsentiert sich die vierte und neu entwickelte Generation des Mittelmotor-Sportcoupés von Porsche. Die gespannten Proportionen, die betonten Lufteinlässe an Front und Seite sowie die niedrige Silhouette unterstreichen die gesteigerte Dynamik und verleihen dem Fahrzeug einen muskulösen Auftritt. Im 718 Cayman kommen die gleichen neuen Vierzylinder-Boxermotoren mit Turboaufladung zum Einsatz wie im 718 Boxster: die Einstiegsvariante startet mit 221 kW (300 PS) aus 2,01 Hubraum, das S-Modell bietet 257 kW (350 PS) bei 2,51 Hubraum.

Lamborghini stellte seine erweiterte Huracán Familie vor. Der Huracán LP 580-2 wurde für ein essenzielles Fahrerlebnis entwickelt und entsprechend abgestimmt: sein 5,2l V10-Saugmotor überträgt 427 kW (580 PS) an die Hinterachse, sein Gewicht beträgt lediglich 1.389 kg. Neben der Heckantriebsversion stellte Lamborghini den auf 250 Einheiten limitierten Huracán LP 610-4 Avio vor. Sein Leichtbau-Chassis besteht aus Aluminium und Carbonfaser. Der 5,2l V10-Saugmotor mit 449 kW (610 PS) beschleunigt den LP 610-4 Avio in nur 3,2 Sekunden von 0 auf 100 km/h, die maximale Geschwindigkeit liegt bei 325 km/h. Bei der offenen Version des Huracán LP 610-4 vereinen sich Kraft und Leistung des Coupés mit den Emotionen des offenen Fahrens: Der Huracán Spyder steht für Inspiration, herausragende Qualität und atemberaubende Leistung und ist eine eigenständige Ikone der Supersportwagenschmiede.

Weltpremiere des neuen Audi A5 Coupé

Audi feierte im Juni 2016 die Weltpremiere des neuen Audi A5 Coupé, der ein komplett neu entwickeltes Fahrwerk sowie innovative Infotainment-Funktionen und Fahrerassistenzsysteme bietet. Starke Sechszylindermotoren mit einer Leistungsspanne von 140 kW (190 PS) bis 210 kW (286 PS) sorgen für mehr Fahrspaß und Effizienz. Im Inneren überzeugen das Audi virtual cockpit sowie das Modul Audi connect für eine schnelle LTE-Verbindung ins Internet.

GTI-Treffen am Wörthersee

Die GTI-Fan-Gemeinde kam im Mai 2016 zum 35. GTI-Treffen am Wörthersee in Österreich zusammen und feierte zugleich den 40. Geburtstag des Kultsportlers aus dem Hause Volkswagen. Der Golf GTI kam 1976 auf den Markt und demokratisierte das sportliche Fahren, längst hat die Zahl der verkauften Golf GTI aller Generationen die Marke von zwei Millionen Exemplaren überschritten. Star der Veranstaltung in Österreich war der auf 400 Exemplare limitierte Golf GTI Clubsport S. Mit 228 kW (310 PS) ist er der stärkste Golf, den Volkswagen bislang auf den Markt gebracht hat. Welches Potenzial der mit einem stark modifizierten Fahrwerk ausgerüstete Golf GTI Clubsport S besitzt, bewies er bereits auf der Nordschleife des Nürburgrings, wo er einen neuen Rekord für frontgetriebene Serienfahrzeuge aufstellte. Traditionell stellen die Auszubildenden der Volkswagen Werke Wolfsburg und Zwickau für das GTI-Treffen besondere Unikate auf die Showbühne. Aus Wolfsburg kam der GTI Heartbeat mit 295 kW (400 PS). Satter Motorsound, ein kontrastreiches Farbkonzept mit Waben-Muster-Design und Herzschlag-Symbolen sowie eine Musikanlage mit 1.360 Watt aus sieben Lautsprechern zeichnen dieses Fahrzeug aus. Die Auszubildenden aus Zwickau feierten das 35. Wörthersee-Treffen mit dem Golf R Variant Performance mit 247 kW (350 PS).

Wiener Motorensymposium

Auf dem 37. Wiener Motorensymposium präsentierte Volkswagen den EA 211 TSI evo – die neueste Generation der Ottomotoren. Als erstes Aggregat dieser Reihe wird Ende 2016 der durchzugsstarke und gleichzeitig sparsame 1,5l TSI-Motor zunächst mit Leistungen von 96 kW (131 PS) und 110 kW (150 PS) auf den Markt kommen. Wesentliche Innovation ist der erstmals in Großserie bei einem Ottomotor zum Einsatz kommende Abgasturbolader mit variabler Turbinengeometrie. Weitere technische Maßnahmen, die das effiziente Aggregat nutzt, sind das Miller-Brennverfahren mit

hohem Verdichtungsverhältnis, die Common-Rail-Einspritzanlage mit bis zu 350 bar Druck, ein innovatives Thermomanagement, die Zylinderabschaltung und speziell beschichtete Zylinderlaufbahnen für das reibungs- und verschleißarme Gleiten der Kolbenringe.

bauma 2016

Auf der bauma 2016 in München – der Leitmesse der Baumaschinenindustrie – präsentierte Scania zahlreiche Produkte aus seinen Geschäftsbereichen Scania Lkw, Scania Mining und Scania Engines. Einen Schwerpunkt bildeten die effizienten Baustellenfahrzeuge, zudem war ein 6x6-Allrad-Muldenkipper für den Einsatz im Berg- und Tagebau zu sehen. Die schwedische Nutzfahrzeugmarke verfolgt stets das Ziel, ihren Kunden durch die Kombination von robusten Produkten und vernetzten Dienstleistungen intelligente Fahrzeuglösungen mit bestmöglicher Wirtschaftlichkeit zu bieten.

Die Marke MAN zeigte anhand von diversen Exponaten ihre Kompetenz in der Baubranche. Eines der Highlights war die zweiachsige Sattelzugmaschine MAN TGS mit HydroDrive, einem zuschaltbaren hydrostatischen Antrieb der Vorderachse. Im Jahr 2005 hatte MAN diese neue Variante der Antriebstechnik zur bedarfsweisen Erhöhung der Traktion sowie zur Stärkung der Bremswirkung auf unbefestigtem Gefälle in den Markt eingeführt und seitdem ständig weiterentwickelt. Weitere Vorteile des MAN HydroDrive sind der Gewichtsvorteil von 500 bis 750 kg gegenüber einem konventionellen Allradantrieb sowie die Kraftstoffersparnis.

AUSZEICHNUNGEN

Beim Innovationspreis Plus X Award 2016 erreichten gleich vier Modelle der Marke Volkswagen Pkw einen ersten Rang. Der neue Tiguan und der neue Touran konnten sich in den Kategorien High Quality, Design, Bedienkomfort und Funktionalität durchsetzen und wurden zum Kompakt-SUV beziehungsweise zum Kompaktvan des Jahres 2016/2017 gewählt. Der Phideon wurde zur Oberklasse-Limousine und die Studie T-Cross Breeze zur Automotive Studie des Jahres 2016/2017 gekürt. Mit dem Innovationspreis kürt eine internationale Jury aus 25 Branchen Produkte aus den Bereichen Technologie, Sport und Lifestyle.

Das Showcar BUDD-e der Marke Volkswagen Pkw wurde im Rahmen der Automotive Interiors Expo 2016 für das intuitive Bedienkonzept und den neuartigen Innenraum mit Lounge-Charakter ausgezeichnet. Die Jury des Wettbewerbs setzte sich aus 17 international führenden Motor- und Designjournalisten zusammen.

Bereits zum siebten Mal in Folge erhielt die Marke Audi beim International Engine of the Year Award in der Kategorie der 2 bis 2,5l Motoren den ersten Preis. Der 2,5l TFSI-Motor überzeugte die Jury unter anderem aufgrund seiner Top-Performance und seinem Sound, der stark an die Gruppe B-Rallymotoren aus den 80er Jahren erinnert.

Bei der von der Fachzeitschrift Auto Bild Allrad durchgeführten Leserwahl konnten mehrere Marken des Volkswagen Konzerns überzeugen. Die Wahl zum Allradauto des Jahres fand in insgesamt zehn Kategorien statt. Der Tiguan der Marke Volkswagen Pkw gewann bei den Geländewagen und SUV bis 30.000€. Audi erzielte mit dem Audi A4 allroad quattro in der Kategorie Allrad-Crossover und mit dem A6 in der Kategorie Allrad-Pkw über 40.000€ den ersten Rang. Der ŠKODA Superb 4x4 gewann bereits zum zweiten Mal in Folge in der Importklasse der Allrad-Pkw bis 40.000€. Bei

den Vans wurde der T6 Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge zum Sieger gewählt und der SEAT Alhambra in der dazugehörigen Importwertung. In der Kategorie Allrad-Sportwagen, -Coupés und -Cabrios wurde der Porsche 911 Gesamtsieger und der Huracán von Lamborghini der Gewinner in der Importklasse.

Beim Firmenautoaward der Fachzeitschrift Firmenauto überzeugten gleich vier Marken des Volkswagen Konzerns. Rund 250 Fuhrparkmanager testeten 82 verschiedene Modelle in zwölf Kategorien, unternahmen 2.043 Probefahrten und legten über 50.000 Testkilometer zurück. Audi gewann in der Kompaktklasse mit dem A3, in der Mittelklasse mit dem A4 und in der Oberen Mittelklasse mit dem A6. Der Volkswagen Passat belegte einen guten dritten Platz in der Mittelklasse. Die Marke SEAT erhielt zwei erste Plätze in der Importeurswertung bei den Minicars und Minivans mit dem Mii und dem Alhambra. Der Sharan der Marke Volkswagen Pkw siegte in der Gesamtwertung der Maxivans. Im Markenranking erzielte Audi den ersten Platz in der Kategorie Guter Service für Flottenkunden. Beim Leasing und Flottenmanagement wurde die Volkswagen Financial Services AG mit dem ersten Preis ausgezeichnet.

Gleich zwei Marken des Volkswagen Konzerns wurden beim AutomotiveINNOVATIONS Award 2016 ausgezeichnet. Die Marke Volkswagen Pkw setzte sich als innovationsstärkste Volumenmarke 2016 durch. Die Jury begründete ihre Wahl unter anderem mit 89 Neuerungen und 15 Weltneuheiten, die Volkswagen im Betrachtungszeitraum vorstellte. Besonders hervorgehoben wurden die neuen Modelle Tiguan und Touran sowie der Sharan. Weitere erste Plätze erzielte Volkswagen in den Bereichen Konventionelle Antriebe und Vernetztes Fahrzeug. Die Marke Audi erhielt den Hauptpreis als innovativste Premiummarke und weitere Auszeichnungen für Innovationen in den Kategorien Connected Car und Fahrzeugkonzepte/Karosserie. Die Auszeichnungen werden jährlich vom Center of Automotive Management in Kooperation mit der Wirtschaftsprüfungs- und Beratungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers vergeben. In die Bewertung flossen mehr als 1.400 Innovationen von 20 Automobilherstellern und 50 Marken ein.

Der Bentayga von Bentley erhielt im diesjährigen Robb Report den Titel SUV of the year. Das Redaktionsteam von Robb Report erstellt im Rahmen der Best of the Best Awards ein Ranking mit Produkten aus dem Luxussegment.

Scania erhielt den Umweltpreis „Green Truck Future Innovation 2016“ für sein Hybridmodul für Verteilerfahrzeuge in der Kategorie Innovation mit Zukunftspotenzial. Der Award wird von den Fachzeitschriften Verkehrsrundschau und Trucker verliehen. Der Hybrid-Lkw mit 320 PS spart bis zu 18% Kraftstoff im Vergleich zu einem Lkw, der mit normalem Diesel fährt. Er kann ausschließlich mit Strom oder in Verbindung mit reinem Biodiesel betrieben werden.

Bei der diesjährigen Befragung des Marktforschungsunternehmens Schwacke zur Zufriedenheit der Händler erzielte die Marke ŠKODA zum zweiten Mal in Folge den ersten Platz in der Kategorie der großen Importeure in Deutschland. Als Grundlage für den SchwackeMarkenMonitor dienen fast 1.000 Interviews der puls Marktforschung GmbH mit Inhabern und Geschäftsführern von Vertragshandelsbetrieben. Die Studie umfasst 37 Kriterien, wie beispielsweise Gebrauchtwagenangarantie, das Liefersystem für Teile und Zubehör und die Kompetenz des Außendienstes.

Mit dem Vorsorgekonzept „Krebs aktiv begegnen“ hat die Marke Audi den diesjährigen Felix-Burda-Award in der Kategorie Betriebliche Prävention gewonnen. Das Gesundheitswesen von Audi überzeugte die Jury mit einem durchdachten Mix aus Aktionen, individueller Vorsorge und dem Einsatz modernster Diagnosemethoden.

JUBILÄEN

Die tschechische Marke ŠKODA feierte im Berichtszeitraum gleich zwei bedeutende Jubiläen: Der traditionsreiche Automobilhersteller gehört seit mittlerweile 25 Jahren zum Volkswagen Konzern und hat sich in dieser Zeit vom regionalen Marktführer zu einem international erfolgreichen Unternehmen entwickelt. Am Anfang der Zusammenarbeit zwischen Volkswagen und ŠKODA stand eine Baureihe mit rund 170.000 verkauften Fahrzeugen jährlich. Heute umfasst das Angebot der Marke sechs Modellreihen mit mehr als 40 Varianten, die an 14 Standorten produziert und in über 100 Märkten verkauft werden. Dazu gehört unter anderem der ŠKODA Octavia, der im April 2016 seinen 20. Geburtstag feierte und mit bislang fünf Millionen Einheiten das meistverkaufte Modell der Marke ist.

Der Standort Bratislava von Volkswagen Slovakia gehört seit 25 Jahren zum Fertigungsverbund des Volkswagen Konzerns. Das Produktportfolio des Mehrmarkenstandorts umfasst aktuell SUV-Modelle der Marken Volkswagen Pkw, Audi und Porsche sowie die Modelle der New Small Family von Volkswagen Pkw, SEAT und ŠKODA. Seit dem Start im Jahr 1991 wurden mehr als 4,5 Millionen Fahrzeuge und rund sieben Millionen Getriebe produziert.

Das Volkswagen Werk in Kassel hat im Mai 2016 das 125-millionste Getriebe produziert. Beim Jubiläumsgetriebe handelte es sich um ein Doppelkupplungsgetriebe (DSG) vom Typ DQ500, das unter anderem in den Modellen Tiguan, Passat, Audi Q3 und Audi TT zum Einsatz kommt. In der Getriebefertigung in Kassel sind derzeit 6.500 Mitarbeiter beschäftigt, zu den Kunden gehören 34 fahrzeuggestaltende Werke aus 14 Ländern.

Im Juni 2016 feierte Volkswagen Nutzfahrzeuge das 60-jährige Bestehen seines Stammsitzes in Hannover. Seit 1956 wurden hier rund 9,5 Millionen Fahrzeuge gefertigt. Aktuell laufen in Hannover die Modelle Multivan/Transporter und Amarok vom Band. Zudem werden hier unter anderem Komponenten produziert. Der Standort gehört mit mehr als 14.000 Mitarbeitern zu den größten Arbeitgebern der Region Hannover.

VOLKSWAGEN KONZERN STARTET ZUKUNFTSPROGRAMM „TOGETHER – STRATEGIE 2025“

Volkswagen hat am 16. Juni 2016 die ersten Details seiner neuen Konzernstrategie „TOGETHER – Strategie 2025“ bekannt gegeben und den größten Veränderungsprozess in der Unternehmensgeschichte eingeleitet. Der tiefgreifende Umbau des automobilen Kerngeschäfts und die Erschließung neuer Ertragspotenziale stehen im Fokus der Neuausrichtung. Dazu gehören die Entwicklung weiterer Kernkompetenzen wie Batterietechnologie, Digitalisierung und autonomes Fahren sowie die größere Konzentration auf profitables Wachstum. Zugleich setzt das Unternehmen zukünftig stärker als bisher auf Partnerschaften und Venture-Capital-Investitionen.

Die Transformation des Kerngeschäfts für das neue Zeitalter der Mobilität bildet den ersten Eckpfeiler von „TOGETHER –

Strategie 2025“. Volkswagen wird in diesem Zuge die Konzernmarken trennschärfer positionieren und sein Fahrzeug- und Antriebsportfolio unter Berücksichtigung regionaler Markt- und Kundenbedürfnisse mit Blick auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente optimieren. Dabei liegt ein Schwerpunkt auf der Elektromobilität, für die eine umfassende Offensive geplant ist. Fortgeführt wird die regionale Wachstumsstrategie in besonders attraktiven Automobilmärkten, die Expansions- und Investitionspläne für Nordamerika und das Ausbauprogramm für China bleiben bestehen. Für das Economy-Segment, insbesondere in Asien, werden Kooperationen mit regionalen Partnern angestrebt. Die modularen Baukästen werden überarbeitet und gestrafft, um deren Komplexität in Entwicklung und Produktion zu reduzieren und die Effizienz zu steigern. Die Implementierung der Baureihenorganisation in den Marken stärkt die Ergebnisorientierung. Das Komponentengeschäft wird neu ausgerichtet. Damit einhergehende Steigerungen der Wettbewerbsfähigkeit und Effizienz sollen wichtige Beiträge für Zukunftsthemen leisten. Der Aufbau neuer Kernkompetenzfelder in den Zukunftsthemen Batterietechnologie sowie autonomes Fahren und künstliche Intelligenz ist eine weitere Stoßrichtung. Ziel ist die Zulassung eines selbst entwickelten Systems für vollautonome Fahrzeuge. In drei Volkswagen Group Future Centers in Deutschland, den USA und China arbeiten Designer und Digitalisierungsexperten gemeinsam am Auto der Zukunft, um so das bestmögliche Kundenerlebnis zu bieten und dabei die neuen technologischen Möglichkeiten optimal zu nutzen. Auch im Nutzfahrzeugbereich werden Zukunftsthemen entschlossen vorangetrieben: die Entwicklung zum Anbieter intelligenter Transportlösungen. Volkswagen Truck & Bus soll sich als Mehrmarkenanbieter zum Global Champion der Branche entwickeln, mit einer signifikanten Präsenz in allen wichtigen Regionen der Welt und einer Verbesserung der Gesamtperformance. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen wird auch unter der neuen strategischen Ausrichtung des Volkswagen Konzerns die Geschäftsmodelle der Marken unterstützen und eine bedeutende Ertragsquelle bleiben.

Der Aufbau des neuen markenübergreifenden Geschäftsfelds Mobilitätslösungen ist der zweite Eckpfeiler der neuen Konzernstrategie. Kern- und Startthema der neuen unternehmerischen Einheit ist die Vermittlung von Fahrdiensten. In der Folge sollen weitere am Kundenbedarf orientierte Angebote entwickelt oder zugekauft werden wie Robotaxis, Carsharing oder Transportdienstleistungen auf Abruf in der Logistikbranche.

Zur Stärkung der Innovationskraft wird der bereits eingeleitete digitale Wandel im Konzern weiter vorangetrieben. Dies betrifft operative Themen wie Industrie 4.0 in der Produktion und Logistik oder die Digitalisierung im Vertrieb. Zudem soll mit der Initiative Organisation 4.0 die Arbeitsorganisation modernisiert und attraktiver gestaltet werden.

Die Finanzierung der Investitionen im Rahmen der neuen Konzernstrategie soll vor allem durch Effizienzsteigerungen über alle Marken, Bereiche und Funktionen hinweg erfolgen. Im Automobilgeschäft strebt Volkswagen bis zum Jahr 2025 eine Sachinvestitionsquote von 6 % an, in der gleichen Größenordnung soll sich auch die Quote für die Forschungs- und Entwicklungskosten bewegen. Die Vertriebs- und Verwaltungskosten sollen im Verhältnis zum Umsatz auf unter 12 % sinken. Zusätzliche Mittel für Zukunftsinvestitionen könnten auch durch eine Optimierung des

bestehenden Marken- und Beteiligungsportfolios generiert werden. Für die operative Rendite des Konzerns wird bis 2025 eine nachhaltige Steigerung auf 7 bis 8 % angestrebt, die Kapitalrendite soll im Automobilbereich bei mehr als 15 % liegen. Die Ausschüttungsquote an die Aktionäre soll nachhaltig rund 30 % des Nettogewinns betragen.

KOOPERATIONEN UND BETEILIGUNGEN

Im April 2016 haben Volkswagen und die Singularity University aus dem Silicon Valley im US-Bundesstaat Kalifornien eine Kooperationsvereinbarung geschlossen. Ziel der Zusammenarbeit ist, die Chancen des digitalen Wandels noch besser zu nutzen, indem High-Tech-Gründer, Manager, Forscher und Erfinder enger vernetzt werden.

Volkswagen hat im Mai 2016 eine strategische Partnerschaft mit dem internationalen Fahrtenvermittler GETT geschlossen und sich mit 300 Mio. USD an dem Unternehmen beteiligt. GETT ist ein führender Anbieter auf dem europäischen Markt für die Vermittlung von Fahrdienstleistungen auf Abruf und weltweit in mehr als 60 Städten aktiv, darunter London, Moskau und New York. Neben der Personenbeförderung werden auch wegweisende Lieferdienste und Logistikleistungen angeboten. Die beiden Partnerunternehmen wollen im Rahmen einer Expansionsstrategie diese Mobilitätsdienste in Europa ausbauen. Die eingesetzte Technologie nutzt Big Data, innovative Prognose-Algorithmen sowie künstliche Intelligenz und kann als Grundlage dienen, um weitere Mobilitäts-Geschäftsmodelle zu entwickeln.

Ebenfalls im Mai 2016 hat sich der Volkswagen Konzern am Deutschen Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz (DFKI) beteiligt. Damit investiert das Unternehmen verstärkt in die Forschung zu digitalen Zukunftstechnologien. Künstliche Intelligenz gilt als Schlüsseltechnologie für das autonome Fahren und die digitale Fabrik. Gemeinsam mit dem DFKI will Volkswagen künftig noch intensiver auf diesem Gebiet arbeiten und die künstliche Intelligenz auch außerhalb der Automobilbranche voranbringen. Das DFKI hat sich darüber hinaus auf die Bereiche Robotik, Industrie 4.0 und Fahrerassistenzsysteme spezialisiert. Volkswagen wird einen Sitz im Aufsichtsrat des DFKI besetzen und die Technologie- und Forschungsausrichtung des Zentrums aktiv mitgestalten.

Die MAN Truck & Bus AG hat sich im Mai 2016 an dem Logistikdienstleister FR8 Revolution Inc. beteiligt, um die digitale Transformation und Vernetzung der Logistikbranche aktiv mitzugestalten. Das US-amerikanische Unternehmen hat eine Software entwickelt, die Versendern, Transportunternehmen und Lkw-Fahrern eine einheitliche und transparente Plattform für die Planung von Ladungen auf Basis von Echtzeitdaten zur Verfügung stellt. Mit Hilfe des Systems stehen allen Beteiligten jederzeit Informationen über die Position der Lkw, freie Ladekapazitäten, Lenk- und Ruhezeiten der Fahrer sowie aktuelle Preise bereit.

DIESELTHEMATIK

Volkswagen erzielt Vergleichsvereinbarungen

Im Juni 2016 hat Volkswagen die Öffentlichkeit darüber informiert, dass die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multi-District Litigation“ Vergleichsvereinbarungen in den USA mit dem

US-amerikanischen Justizministerium U.S. Department of Justice (DOJ), der US-amerikanischen Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA), der Federal Trade Commission (FTC) sowie der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) und privaten Klägern, die durch das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs’ Steering Committee (PSC)“ vertreten werden, geschlossen haben. Mit den Vergleichsvereinbarungen, sofern endgültig genehmigt, werden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 2,0l TDI der Marken Volkswagen Pkw und Audi in den USA beigelegt. Die Vergleichsvereinbarungen müssen vom Gericht noch endgültig genehmigt werden.

Die beabsichtigten Vergleichsvereinbarungen beinhalten mögliche Fahrzeugrückkäufe beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasing-Fahrzeugen oder die kostenlose technische Anpassung von Fahrzeugen betroffener Kunden, sofern die entsprechenden Maßnahmen zur Umrüstung durch EPA und CARB freigegeben worden sind. Volkswagen erklärte sich bereit, zusätzlich Ausgleichszahlungen an betroffene Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen.

Zusätzlich erklärte sich Volkswagen bereit, Umweltprogramme zu unterstützen. Über einen Zeitraum von drei Jahren zahlt Volkswagen einen Betrag in Höhe von 2,7 Mrd. US-Dollar in einen von einem gerichtlich bestellten Treuhänder verwalteten Umweltfonds ein, um überhöhte Stickoxid (NO_x)-Emissionen auszugleichen. Volkswagen investiert darüber hinaus über einen Zeitraum von zehn Jahren insgesamt 2,0 Mrd. US-Dollar in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern.

Volkswagen hat außerdem separate Vereinbarungen mit den Attorney Generals von 44 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche künftige Verbraucherschutzklagen und Klagen wegen unlauteren Wettbewerbs – im Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Motoren des Typs 2,0l TDI und 3,0l TDI – für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 603 Mio. US-Dollar beigelegt werden.

Die zivilrechtlichen Ansprüche des DOJ, der FTC und privater Kläger, die vom PSC im Zusammenhang mit 3,0l TDI Fahrzeugen vertreten werden, durch das DOJ im Auftrag der EPA angestrebte Bußgelder, mögliche Klagen von US-Bundesstaaten wegen Verletzung des Umweltrechts in Zusammenhang mit den 2,0l und 3,0l TDI Fahrzeugen, die strafrechtliche Untersuchungen des DOJ und verschiedene weitere geltend gemachte Ansprüche werden nicht mit diesen Vereinbarungen beigelegt.

Zivilrechtliche US-Klagen gerichtet auf Bußgelder wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts

Am 19. Juli 2016 reichten die US-Bundesstaaten Maryland, Massachusetts und New York bei ihren jeweiligen Landgerichten („state courts“) Klage gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen ein und forderten Bußgelder und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Maryland, Massachusetts und New York waren an den vorstehend beschriebenen staatlichen

Vergleichen in Bezug auf Verbraucherschutzklagen und Klagen wegen unlauteren Wettbewerbs beteiligt, wobei diese Vergleiche jedoch keine umweltrechtlichen Bußgelder einschlossen.

Kraftfahrt-Bundesamt erteilt Freigaben für technische Lösungen

Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) erteilte im ersten Halbjahr 2016 für mehr als 3,7 Millionen Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns mit Dieselmotoren vom Typ EA 189 mit 2,0l Hubraum Freigaben der technischen Lösungen. Für die Marke Volkswagen Pkw sind unter anderem Modelle der Baureihen Tiguan, Passat, Golf und Touran zur Umrüstung freigegeben. Der Rückrufprozess bei der Marke Audi ist ebenfalls gestartet. Für eine Reihe von Fahrzeugen der Modelle A4, A3 sowie Q3 und Q5 liegen die Freigaben des KBA vor. Auch bei den Marken SEAT, ŠKODA und Volkswagen Nutzfahrzeuge ist die Umrüstung angelaufen.

Das KBA hat für die bisher freigegebenen Fahrzeuge uneingeschränkt bestätigt, dass es nach der Umrüstung keine Veränderung der Verbrauchswerte, Leistungsdaten und Geräuschemissionen gibt. Diese Fahrzeuge erfüllen dementsprechend nach der Umsetzung der technischen Lösungen alle gesetzlichen Anforderungen.

HAUPTVERSAMMLUNG

Am 22. Juni 2016 fand auf dem Messegelände in Hannover die 56. Ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG statt. Mit einer Mehrheit von 99,98% nahmen die Stammaktionäre der Volkswagen AG den Vorschlag des Vorstands und des Aufsichtsrats, eine Dividende in Höhe von 0,11€ je Stammaktie und 0,17€ je Vorzugsaktie zu zahlen, an. Bei einer Präsenz von über 90% des stimmberechtigten Kapitals beschlossen sie außerdem die Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats.

Zudem bestellten die Stammaktionäre der Volkswagen AG die PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2016 sowie für die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernabschlusses und des Zwischenlageberichts des ersten Halbjahres 2016, für den Zeitraum bis 30. September 2016 sowie für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2017.

Des Weiteren lehnte die Hauptversammlung die Ergänzungsanträge zur Tagesordnung auf Bestellung eines Sonderprüfers gemäß § 142 Abs. 1 AktG sowie die während der Hauptversammlung gestellten weiteren Anträge ab.

Mit Ablauf der Hauptversammlung endete turnusgemäß die Amtszeit von Frau Annika Falkengren sowie die Amtszeiten der bisher gerichtlich bestellten Mitglieder des Aufsichtsrats Frau Dr. Louise Kiesling und Herr Hans Dieter Pötsch. Die Hauptversammlung wählte alle drei jeweils für eine volle Amtszeit in den Aufsichtsrat. Herr Akbar Al Baker, ebenfalls Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat der Volkswagen AG, hatte sein Mandat mit Wirkung zum Zeitpunkt der Beendigung der Hauptversammlung niedergelegt. Für den Rest seiner Amtszeit wählte die Hauptversammlung Frau Dr. Hessa Al-Jaber, Vertreterin der Qatar Investment Authority (QIA), als seine Nachfolgerin in den Aufsichtsrat. Mit Frau Al-Jaber, Frau Falkengren und Frau Kiesling sind drei der zehn Anteilseigner-Sitze im Kontrollgremium mit Frauen besetzt.

Volkswagen Aktie

Die Kurse an den internationalen Aktienmärkten führten im zweiten Quartal 2016 ihre volatile Seitwärtsbewegung fort. Der DAX verzeichnete einen Rückgang.

Zu Beginn des zweiten Quartals sanken die Kurse aufgrund der Sorge über einen Kursanstieg des Euros und rückläufiger Unternehmensdaten aus Deutschland. Mitte April sorgten der steigende Ölpreis, der gewöhnlich als positives Signal für das Weltwirtschaftswachstum gewertet wird, und gute Konjunkturindikatoren aus China für eine vorübergehende Erholung des deutschen Leitindex. Im Mai verzeichneten die Kurse eine Seitwärtsbewegung und legten Ende des Monats beflügelt von weiter steigenden Ölpreisen zu. Die Hoffnung auf eine Fortführung der lockeren Geldpolitik der US-amerikanischen Notenbank stützte den DAX im Juni vorübergehend in einem Umfeld, das von der Verunsicherung über den Verbleib Großbritanniens in der Europäischen Union (EU) geprägt war. Das Ende Juni durchgeführte Referendum mit einem Votum der Bevölkerung des Landes für den Ausstieg aus der EU führte zu deutlich sinkenden Notierungen.

Der DAX schloss das erste Halbjahr 2016 mit 9.680 Punkten um 9,9% unter dem Jahresschlusskurs 2015. Am Ende des Berichtszeitraums notierte der EURO STOXX Automobiles & Parts bei 406 Punkten und lag damit um 25,1% unter dem letzten Kurs des Jahres 2015.

Im Zeitraum April bis Juni 2016 folgten die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG insgesamt dem rückläufigen Marktumfeld. Gründe dafür waren Spekulationen über die

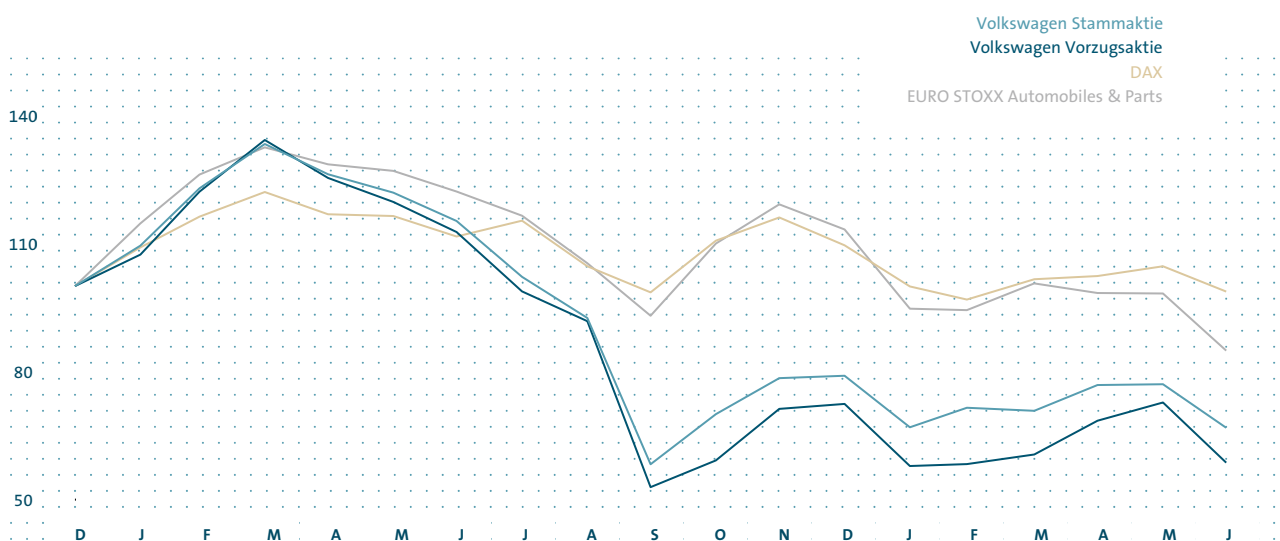
Auswirkungen der Abgasthematik und allgemeine Konjunkturdaten. Im April trugen die Nachricht über eine Grundsatzvereinbarung in den USA im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik und die Veröffentlichung des Geschäftsberichts des Volkswagen Konzerns zur Stabilisierung der Kurse bei. Die Vorstellung der neuen Strategie „TOGETHER – Strategie 2025“ im Rahmen einer Pressekonferenz und die Mitteilung, dass Volkswagen Vergleichsvereinbarungen in den USA erzielte, stützten die Kurse im Juni in einem verunsicherten Marktumfeld.

Die Vorzugsaktie der Volkswagen AG erreichte mit 137,95€ am 30. Mai 2016 ihren höchsten Tagesschlusskurs im ersten Halbjahr. Ihren niedrigsten Schlusskurs im Zeitraum Januar bis Juni 2016 notierte sie am 11. Februar 2016 mit 94,00€. Am letzten Handelstag des Halbjahres verzeichnete die Vorzugsaktie einen Kurs von 108,30€ und lag damit um 19,0% unter dem Schlusskurs 2015. Die Volkswagen Stammaktie verzeichnete am 28. April 2016 mit 141,85€ ihren höchsten Tagesschlusskurs im Berichtszeitraum. Sie beendete den Handelstag am 11. Februar 2016 mit 108,95€ am niedrigsten. Die Stammaktie schloss am 30. Juni 2016 bei 120,40€ und lag damit um 15,4% unter dem Stand vom Jahresende 2015.

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

AKTIENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2014 BIS JUNI 2016

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2014 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die Weltwirtschaft verzeichnete in den ersten sechs Monaten des Jahres 2016 ein moderates Wachstum. Dabei ließ die Dynamik sowohl in den Industrie- als auch in den Schwellenländern im Vergleich zum Gesamtjahr 2015 leicht nach. Die relativ geringen Preise für Energie und Rohstoffe beeinträchtigten die Wirtschaft einzelner davon abhängiger Exportländer.

In Westeuropa setzte sich die wirtschaftliche Erholung im Berichtszeitraum fort. Während die nordeuropäischen Länder in Summe ein solides Wirtschaftswachstum aufwiesen, zeigten die Expansionsraten in Südeuropa ein eher heterogenes Bild. Einschneidend wirkte das im Juni 2016 durchgeführte Referendum in Großbritannien, bei dem eine knappe Mehrheit für den Austritt aus der EU votierte. Als unmittelbare Folgen daraus wurden Verunsicherungen auf den Finanzmärkten sowie eingetrübte Wachstumsaussichten für Großbritannien und Europa insgesamt registriert.

Die deutsche Wirtschaft profitierte weiter von der positiven Stimmung der Konsumenten und der guten Lage am Arbeitsmarkt und setzte im ersten Halbjahr 2016 ihr Wachstum fort.

In Zentraleuropa hielt die positive Entwicklung der Konjunktur im Berichtszeitraum an. Der andauernde Konflikt zwischen Russland und der Ukraine sowie die niedrigen Energiepreise wirkten insgesamt negativ auf die Situation in Osteuropa. Die russische Wirtschaftsleistung ging gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum weiter zurück.

Südafrika litt im ersten Halbjahr 2016 unter einer starken Dürre, strukturellen Defiziten und politischen Verwerfungen; dies wirkte dämpfend auf das Bruttoinlandsprodukt.

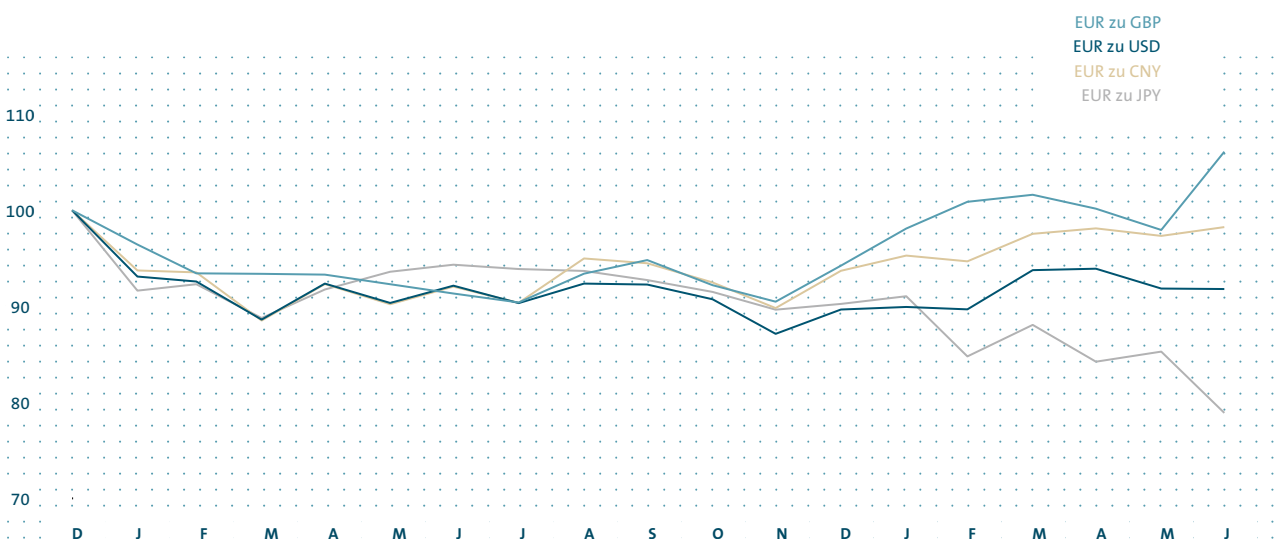
Die US-Wirtschaft setzte ihr Wachstum von Januar bis Juni 2016 bei nachlassender Dynamik fort. Wesentliche Impulse kamen vom privaten Konsum, während sich die Exporte und die privaten Anlageinvestitionen schwach entwickelten. In Kanada erreichte die Expansionsrate das vergleichsweise niedrige Niveau des Vorjahres, die mexikanische Wirtschaft wuchs dagegen stärker als in den vorangegangenen Quartalen.

Brasiliens Wirtschaft verharrte auch im bisherigen Verlauf des Jahres in einer tiefen Rezession. Die schwache Inlandsnachfrage, die weltweit verhältnismäßig niedrigen Rohstoffpreise sowie politische Unsicherheiten belasteten die konjunkturelle Entwicklung. In Argentinien ging die Wirtschaftsleistung bei anhaltend hoher Inflation zurück.

Die chinesische Wirtschaft verlor in den ersten sechs Monaten 2016 vor allem aufgrund anhaltender struktureller Veränderungen leicht an Schwung, wies aber im globalen Vergleich eine nach wie vor hohe Expansionsrate auf. Die indische Volkswirtschaft setzte ihren positiven Trend fort und wuchs etwas kräftiger als im Vorjahr. Das japanische BIP stieg leicht an, und in der ASEAN-Region zeigte sich das Wachstum weitgehend konstant.

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2014 BIS JUNI 2016

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2014 = 100



ENTWICKLUNG DER PKW-MÄRKTE

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2016 lag die Zahl der weltweiten Pkw-Neuzulassungen um 3,1% über dem Wert des Vorjahreszeitraums, die Märkte zeigten sich jedoch regional unterschiedlich. Während die Nachfrage in Asien-Pazifik, Westeuropa und Nordamerika sowie in Zentraleuropa im Vergleich zum Vorjahr stieg, lagen die Neuzulassungen in Südamerika und Osteuropa sowie in Nahost und Afrika unter dem Niveau des ersten Halbjahres 2015.

Von Januar bis Juni 2016 setzte der westeuropäische Pkw-Markt seinen Erholungskurs fort und legte deutlich zu. Die Region profitierte dabei weiterhin insbesondere vom positiven gesamtwirtschaftlichen Umfeld, niedrigen Zinsen, geringen Kraftstoffpreisen, einem aufgestauten Ersatzbedarf sowie Kaufanreizen der Hersteller. Zweistellige Zuwachsraten wiesen die Märkte Italien und Spanien auf. In Frankreich und Großbritannien fiel das Wachstum im Vergleich dazu geringer aus.

In Deutschland entwickelte sich das Pkw-Neuwagengeschäft im ersten Halbjahr 2016 ebenfalls positiv. Begünstigt durch höhere Realeinkommen und die gute Lage am Arbeitsmarkt stiegen neben den Neuzulassungen gewerblicher Kunden erstmals seit vier Jahren auch die Käufe der privaten Halter wieder an.

Die Pkw-Nachfrage in der Region Zentral- und Osteuropa war im Berichtszeitraum rückläufig. Die einzelnen Märkte entwickelten sich jedoch sehr unterschiedlich. Während die Pkw-Verkäufe in den zentraluropäischen EU-Ländern überwiegend hohe Zuwächse aufwiesen, setzte sich der Nachfragerückgang in Osteuropa fort. Vor allem der russische Pkw-Markt verzeichnete aufgrund der anhaltend schwachen wirtschaftlichen und politisch angespannten Situation weiter große Verluste.

In Südafrika hielt der Abwärtstrend bei den Pkw-Neuzulassungen an. Dies war neben dem schwachen gesamtwirtschaftlichen Umfeld vor allem auf das niedrige Konsumentenvertrauen und das hohe Zinsniveau zurückzuführen.

Der Automobilmarkt in Nordamerika legte von Januar bis Juni 2016 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum weiter zu. Die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) in den USA erreichten den höchsten Wert in einer ersten Jahreshälfte seit 2001. Hauptursachen für die weiterhin stabile Absatzlage waren insbesondere das hohe Verbrauchervertrauen, die gute Beschäftigungssituation sowie weiterhin attraktive Finanzierungskonditionen und niedrige Kraftstoffpreise. Von den günstigen Rahmenbedingungen profitierten vor allem Fahrzeuge aus den SUV-, Pickup- und Van-Segmenten. Dagegen lag die Nachfrage nach Stufenheck- und Kurzhecklimousinen erneut unter dem Vorjahreswert. Die Automobilmärkte in Kanada und Mexiko verzeichneten ebenfalls einen Anstieg und erreichten jeweils neue Höchststände für ein erstes Halbjahr.

Die Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in der Region Südamerika entwickelten sich im ersten Halbjahr 2016 insgesamt weiter stark rückläufig. Verantwortlich dafür war insbesondere der Nachfrageeinbruch in Brasilien auf das niedrigste Niveau seit 2006. Die anhaltende Rezession, verbunden mit hoher Arbeitslosigkeit, gesunkenen Realeinkommen und einer restriktiven Kreditvergabe, führte hauptsächlich zu der fortdauernden Absatzkrise. Dagegen nahmen die Zulassungen von Neufahrzeugen in Argentinien gegenüber dem vergleichsweise niedrigen Vorjahresniveau zu.

Begünstigt wurde der Nachfrageanstieg durch Preisnachlässe sowie attraktive Finanzierungskonditionen der Hersteller.

In der Region Asien-Pazifik wies das Pkw-Gesamtmarktvolumen in den ersten sechs Monaten 2016 das größte absolute Wachstum auf. In China wurde dabei mit deutlichem Abstand die höchste Steigerung der Verkäufe registriert. Positiv wirkte weiterhin die zum 1. Oktober 2015 eingeführte Steuererleichterung bei der Anschaffung von Fahrzeugen bis 1,6l Hubraum sowie die anhaltend hohe Nachfrage nach günstigen Einstiegsmodellen im SUV-Segment. In Indien lagen die Pkw-Verkäufe im Berichtszeitraum über dem Vorjahreswert. Die positive Entwicklung war vor allem auf das anhaltende Wirtschaftswachstum, die günstigen Rohölpreise sowie auf eine Vielzahl neuer Modelle zurückzuführen. In Japan war die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2016 weiter rückläufig. Der Abwärtstrend schwächte sich im zweiten Quartal jedoch deutlich ab, da das Vorjahresniveau aufgrund der seit dem 1. April 2015 wirksamen Steuererhöhung auf Mini-Fahrzeuge (bis 660 cm³ Hubraum) bereits schwächer war.

Malaysia, einer der größten Märkte im ASEAN-Raum, war im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr rückläufig.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Im ersten Halbjahr 2016 lag die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen leicht über dem Vorjahresniveau.

In Westeuropa nahmen die Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr merklich zu. Grund dafür war die positive wirtschaftliche Entwicklung. In Deutschland lag die Nachfrage im Berichtszeitraum moderat über dem Niveau der Vergleichsperiode 2015.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa verzeichnete gegenüber dem Vorjahr eine spürbare Steigerung. Aufgrund der anhaltenden politischen und wirtschaftlichen Spannungen in Russland kam es dort in den Monaten Januar bis Juni 2016 zu einem moderaten Rückgang der Zulassungen.

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

In der Region Asien-Pazifik war die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen merklich höher als ein Jahr zuvor. In China, dem dominierenden Markt der Region, lag das Zulassungsvolumen über dem Niveau des Vorjahres. In Indien verzeichnete die Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr eine starke Steigerung. Zu einem Rückgang der Neuzulassungen kam es in Japan. Die Fahrzeugzulassungen im ASEAN-Raum lagen auf dem Vorjahresniveau.

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag im Zeitraum Januar bis Juni 2016 über dem Niveau der Vergleichsperiode.

Die positive wirtschaftliche Entwicklung in Westeuropa führte zu einem signifikanten Anstieg der Nachfrage; hohe Zuwachsraten bei den Zulassungen verzeichneten Italien, Frankreich und die Niederlande. Im ersten Halbjahr 2016 lagen die Neuzulassungen in Deutschland, dem größten Markt Westeuropas, spürbar über dem Wert des Vorjahres. Höhere Investitionen sowie ein leichter Anstieg des Exports wirkten sich dort positiv auf die Branche aus.

In der Region Zentral- und Osteuropa war die Anzahl neuzugelassener Fahrzeuge deutlich höher als ein Jahr zuvor. Während die wirtschaftliche Entwicklung in der Region insgesamt positiv war, sorgten die angespannte wirtschaftliche und politische Situation, die Währungsschwäche sowie erschwerte Finanzierungsbedingungen in Russland für eine gegenüber dem Vorjahr geringere Nachfrage.

Die nachlassende Dynamik der US-Wirtschaft wirkte sich in Nordamerika auf den Lkw-Markt aus: Nach den hohen Wachstumsraten in 2015 lagen die Fahrzeugzulassungen leicht unter dem Vorjahresniveau. Auch auf dem US-amerikanischen Markt lag das Zulassungsvolumen in den ersten sechs Monaten 2016 leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

In Südamerika waren die Zulassungen erheblich unter dem Wert des Vorjahres. Infolge der anhaltend schwachen Wirtschaftsleistung und der hohen Inflationsraten lag die Lkw-Nachfrage in Brasilien, dem größten Markt der Region, beträchtlich unter dem Niveau des Vergleichszeitraums. In den Monaten Januar bis Juni 2016 kam es in Argentinien aufgrund von Vorzieheffekten in 2015 durch die Einführung der Emissionsnorm Euro-5 zu einem starken Rückgang der Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge.

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw zeichnete in der Region Asien-Pazifik – ohne Berücksichtigung des chinesischen Marktes – im Vergleich zum Vorjahr einen deutlichen Anstieg. In Indien setzte sich im ersten Halbjahr 2016 die positive wirtschaftliche Entwicklung fort. Der Ersatzbeschaffungsbedarf sowie das verbesserte Investitionsklima sorgten dort für einen signifikanten Anstieg des Zulassungsvolumens. Auf dem weltgrößten Lkw-Markt China stiegen die Zulassungen gegenüber dem schwachen Vorjahresniveau deutlich an.

Die Nachfrage nach Bussen lag in den ersten sechs Monaten 2016 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten signifikant unter dem Niveau des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Im Marinemarkt verschärfte sich in den ersten sechs Monaten des Jahres 2016 die bereits im Verlauf des Jahres 2015 spürbar zurückhaltende Bestelltätigkeit weiter. Aufgrund der im Markt vorhandenen Überkapazitäten und damit verbundenen niedrigen Frachtraten im Transportbereich war in den betroffenen Marktsegmenten Containerschiffe, Tanker und Schüttgutfrachter keine Erholung spürbar. Weiterhin positiv entwickelte sich jedoch die Nachfrage nach Kreuzfahrtschiffen, Passagierfähren und Behördenschiffen. Der zuletzt leicht gestiegene Rohölpreis konnte sich noch nicht positiv auf den Markt für Offshore-Schiffe auswirken.

Der Markt für Energieerzeugung zeigte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres auf niedrigem Niveau stabil. Es bestand ein unverändert hoher Bedarf an Energielösungen mit starker Tendenz hin zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit. Dabei hielt der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken an. Aufgrund des weiterhin gedämpften wirtschaft-

lichen Wachstums in wichtigen Schwellen- und Entwicklungsländern sowie den unverändert schwierigen Finanzierungsbedingungen auf der Kundenseite sind insbesondere bei größeren Projekten teilweise erhebliche Verzögerungen bei der Auftragsvergabe zu verzeichnen.

Die Aktivitäten im Neubau von Turbomaschinen sind wesentlich durch weltweite Investitionsprojekte in der Öl-, Gas- und Prozessindustrie sowie in der Stromerzeugung geprägt. Insgesamt war der Markt für Turbomaschinen gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres auf niedrigem Niveau nochmals leicht rückläufig. In der Öl- und Gasindustrie lagen die Projektvolumina durch den stark gefallen Ölpreis weiterhin auf niedrigem Niveau. Die moderate Ölpreisteigerung der vergangenen Monate hat auch im Turbomaschinengeschäft noch nicht zu einer Wiederbelebung geführt. Auch die Nachfrage in der Prozessindustrie und in der Stromerzeugung war im ersten Halbjahr des Jahres 2016 insgesamt schwach. Der Wettbewerbs- und Preisdruck hat sich dadurch nochmals verstärkt.

Der After-Sales-Markt hat sich insgesamt positiv entwickelt. Dabei profitierte insbesondere das After-Sales-Geschäft mit Dieselmotoren in der Marine- und Kraftwerkssparte von einem steigenden Interesse an langlaufenden Wartungsverträgen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2016 wurden automobiler Finanzdienstleistungen weiterhin auf hohem Niveau nachgefragt. Leichte Wachstumsimpulse hat dabei der im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gewachsene Pkw-Gesamtmarkt gegeben.

In Europa hat der Markt für automobiler Finanzdienstleistungen von den gestiegenen Fahrzeugverkäufen insbesondere in Westeuropa profitiert. Die negativen Auswirkungen aus dem weiterhin rückläufigen Absatzvolumen in Russland konnten dadurch kompensiert werden. Der Anteil an finanzierten oder geleasteten Neuwagen lag weiterhin auf hohem Niveau; die positive Nachfrageentwicklung nach Versicherungen und After-Sales-Produkten wie Inspektionsverträgen, Wartungs- und Verschleißverträgen hat sich auch im zweiten Quartal fortgesetzt.

In Deutschland lag die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen rund um das Automobil erneut über dem Niveau des Vergleichszeitraums. Wesentlicher Treiber war das Geschäftskundensegment; insbesondere die Nachfrage im Bereich After-Sales verzeichnete bei Produkten wie Inspektionsverträgen sowie Wartungs- und Verschleißverträgen einen signifikanten Anstieg.

In Südafrika zeigte sich die Nachfrage nach Versicherungs- und After-Sales-Produkten stabil.

Auf dem US-amerikanischen Markt wurden automobiler Finanzdienstleistungsprodukte, insbesondere Leasing, unverändert auf hohem Niveau nachgefragt. In Mexiko stieg die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten verglichen mit dem Vorjahr.

Die makroökonomische sowie politische Situation in Brasilien blieb angespannt. Die sich weiterhin verschlechternden Rahmenbedingungen wirkten sich entsprechend negativ auf das Verbraucherkreditgeschäft für Neuwagen sowie den Absatz des landesspezifischen Finanzdienstleistungsprodukts Consorcio – eine Kombination aus Sparplan und Lotterie – aus.

Innerhalb der Region Asien-Pazifik hat sich die Nachfrage nach automobilen Finanzdienstleistungen unterschiedlich entwickelt. In China hat sich der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe weiter erhöht. Trotz zunehmender Zulassungsbeschränkungen in Ballungsgebieten besteht insbesondere im Binnenland ein beträchtliches Potenzial, um zusätzliche Neukunden für automobilbezogene Finanzdienstleistungen zu gewinnen. In den Märkten Japan und Südkorea stagnierte die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten, während sie in Australien weiterhin leicht stieg.

Der Markt für Finanzdienstleistungen im Nutzfahrzeugbereich entwickelte sich in Europa weiterhin positiv. In Brasilien dagegen führten die schwierigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu einem weiteren Rückgang des Lkw- und Busabsatzes, wodurch auch der Markt für Finanzdienstleistungen negativ beeinflusst wurde.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Im ersten Halbjahr 2016 übergab der Volkswagen Konzern 5.116.819 Fahrzeuge an Kunden. Im Vergleich zum Vorjahreszeitraum bedeutet dies eine Steigerung um 77.531 Einheiten beziehungsweise 1,5%. Die Grafik auf Seite 13 veranschaulicht die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen in den Einzelmonaten im Vergleich zum Vorjahr. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen von Pkw sowie auf die Auslieferungen von Nutzfahrzeugen getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI*

	2016	2015	%
Pkw	4.788.354	4.729.262	+1,2
Nutzfahrzeuge	328.465	310.026	+5,9
Gesamt	5.116.819	5.039.288	+1,5

* Die Auslieferungen von 2015 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

AUSLIEFERUNGEN VON PKW WELTWEIT

Von Januar bis Juni 2016 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 4.788.354 Pkw an Kunden aus und übertraf damit den Höchstwert aus dem Vorjahr um 1,2%. Im gleichen Zeitraum stieg der Gesamtmarkt um 3,1%. Erfreuliche Steigerungsraten erreichten die Marken Audi (+5,6%), ŠKODA (+4,6%) und Porsche (+3,5%). Die Marke Volkswagen Pkw lag – marktbedingt vor allem in Brasilien und Russland sowie infolge der Abgasthematik – um 0,7% unter dem Vorjahreswert. In den Regionen Westeuropa, Zentral- und Osteuropa sowie in der Region Asien-Pazifik war die Nachfrage nach Pkw aus dem Volkswagen Konzern höher als im Vorjahr.

Die Tabelle auf der nächsten Seite gibt einen Überblick über die Auslieferungen von Pkw an Kunden nach Märkten im Berichtszeitraum.

Nachfolgend erläutern wir die Entwicklung der Verkaufszahlen in den einzelnen Märkten.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

Auf dem wachsenden Pkw-Markt in Westeuropa stieg die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern im ersten Halbjahr 2016 um 2,5% auf 1.660.194 Einheiten. Dabei übertraf die Zahl der verkauften Konzernmodelle auf fast allen Märkten dieser Region den jeweiligen Vorjahreswert. Die Modelle Audi Q7, Audi R8 Coupé und ŠKODA Superb erreichten die größten Steigerungsraten. Hohe Zuwächse erzielte zudem der neue Touran. Darüber hinaus wurde der neue Tiguan sehr positiv vom Markt aufgenommen und der Bentley Bentayga feierte als erster Luxus-SUV des Konzerns sein Marktdebüt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa belief sich auf 22,1 (23,4)%.

In Deutschland lieferten wir von Januar bis Juni dieses Jahres 2,2% mehr Pkw an Kunden aus als in der Vergleichsperiode des Vorjahres; im gleichen Zeitraum stieg der Gesamtmarkt um 7,1%. Besonders beliebt waren die Modelle Polo, Golf, Tiguan, Touran, Passat Variant, Audi A3 Sportback und ŠKODA Octavia. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten acht Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: up!, Polo, Golf, Tiguan, Touran, Passat, Audi A6 und Porsche 911. Auch von Januar bis Juni 2016 war der Golf der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Auf den insgesamt rückläufigen Pkw-Märkten der Region Zentral- und Osteuropa stieg die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum um 6,0% im Vergleich zum Vorjahr. Kräftige Zuwächse erreichten wir in Tschechien und Polen, während unsere Verkaufszahlen in Russland aufgrund der weiterhin schwachen wirtschaftlichen sowie politisch angespannten Situation zurückgingen. Verstärkt nachgefragt wurden die Modelle Polo, ŠKODA Rapid und ŠKODA Octavia. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns in dieser Region erhöhte sich auf 22,3 (20,3)%.

In Südafrika gingen die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns in den ersten sechs Monaten dieses Jahres um 7,0% zurück; der Gesamtmarkt sank im gleichen Zeitraum deutlicher um 10,4%.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika übergab der Volkswagen Konzern bei einem wachsenden Gesamtmarkt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Berichtszeitraum 1,7% weniger Fahrzeuge an Kunden als in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Der Marktanteil des Konzerns belief sich auf 4,3 (4,5)%. Das am meisten verkaufte Modell des Konzerns in Nordamerika blieb der Jetta.

Auf dem US-amerikanischen Markt lieferte der Volkswagen Konzern im ersten Halbjahr 2016 vor allem infolge der Dieseltthematik im Vergleich zum Vorjahr 7,2% weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Der Gesamtmarkt stieg im gleichen Zeitraum um 1,5%. Gefragt waren dabei vor allem Modelle aus den SUV-, Pickup- und Van-Segmenten. Eine positive Entwicklung der Nachfrage verzeichneten die Modelle Tiguan, Audi A3 Sportback, Audi Q3, Audi Q7 und Porsche Macan.

In Kanada verkaufte der Volkswagen Konzern bei einem weiter wachsenden Gesamtmarkt im Berichtszeitraum insbesondere infolge der Dieseldisparität 5,3 % weniger Fahrzeuge als im Vorjahr. Die Nachfrage nach den Modellen Golf, Audi TT Coupé, Audi Q3 und Audi Q7 entwickelte sich dabei positiv.

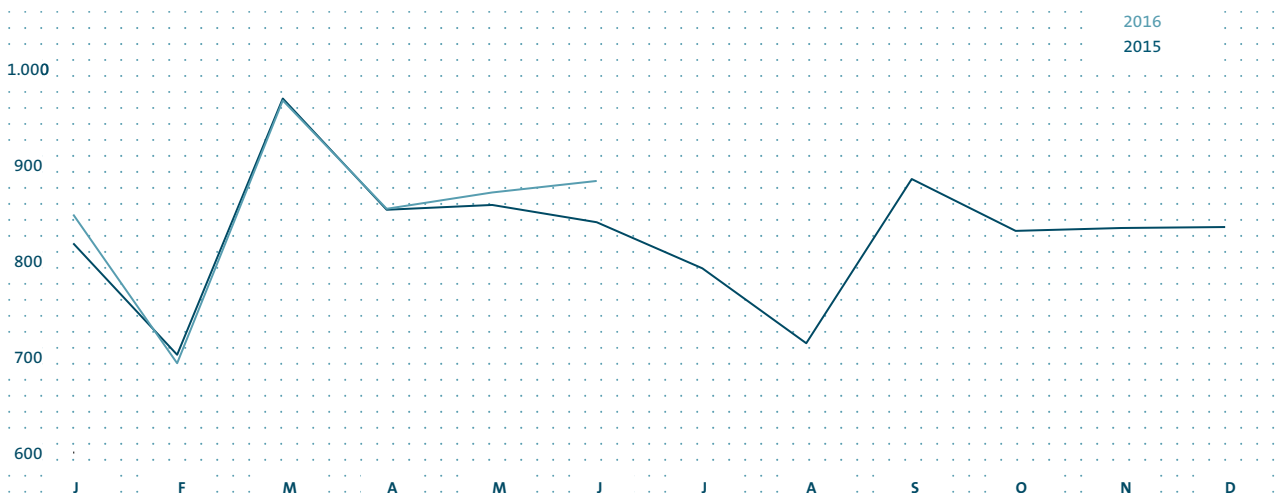
Der mexikanische Gesamtmarkt entwickelte sich in den ersten sechs Monaten 2016 weiter sehr dynamisch. Der Volkswagen Konzern steigerte dort die Zahl seiner Auslieferungen an Kunden im gleichen Zeitraum um 16,4 %. Besonders beliebt waren die Modelle Gol, Vento, Jetta und SEAT Ibiza.

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

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2016	2015	(%)
Europa/Übrige Märkte	2.131.729	2.092.183	+1,9
Westeuropa	1.660.194	1.619.166	+2,5
davon: Deutschland	607.437	594.274	+2,2
Großbritannien	273.209	278.735	-2,0
Spanien	138.184	135.979	+1,6
Frankreich	136.754	136.114	+0,5
Italien	130.540	114.558	+14,0
Zentral- und Osteuropa	293.875	277.349	+6,0
davon: Russland	74.200	79.534	-6,7
Tschechische Republik	68.742	63.595	+8,1
Polen	62.595	54.197	+15,5
Übrige Märkte	177.660	195.668	-9,2
davon: Türkei	79.514	80.231	-0,9
Südafrika	40.448	43.509	-7,0
Nordamerika	439.440	447.255	-1,7
davon: USA	273.843	294.992	-7,2
Mexiko	114.800	98.609	+16,4
Kanada	50.797	53.654	-5,3
Südamerika	192.779	263.405	-26,8
davon: Brasilien	127.675	193.934	-34,2
Argentinien	47.911	51.861	-7,6
Asien-Pazifik	2.024.406	1.926.419	+5,1
davon: China	1.859.353	1.739.903	+6,9
Japan	42.894	48.740	-12,0
Indien	30.422	36.585	-16,8
Weltweit	4.788.354	4.729.262	+1,2
Volkswagen Pkw	2.924.953	2.945.708	-0,7
Audi	953.218	902.272	+5,6
ŠKODA	569.353	544.300	+4,6
SEAT	216.843	216.460	+0,2
Bentley	4.011	4.639	-13,5
Lamborghini	2.013	1.882	+7,0
Porsche	117.963	113.984	+3,5
Bugatti	-	17	x

* Die Auslieferungen von 2015 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN
in Tsd. Fahrzeuge



Auslieferungen in Südamerika

Auch im ersten Halbjahr 2016 waren die Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Südamerika von sehr herausfordernden Rahmenbedingungen und hoher Wettbewerbsintensität geprägt. Auf den insgesamt stark rückläufigen Gesamtmärkten dieser Region sank die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern in diesem Zeitraum um 26,8% unter den bereits schwachen Vorjahreswert. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in Südamerika lag bei 11,9 (13,2)%.

Auf dem von massiven Rückgängen gekennzeichneten brasilianischen Markt übergaben wir im Berichtszeitraum 34,2% weniger Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahr. Am stärksten nachgefragt waren die Modelle up!, Fox, Gol und Saveiro.

Der argentinische Markt erholte sich im zweiten Quartal 2016 und lag am Ende des ersten Halbjahres über dem niedrigen Vorjahresniveau. Die Verkäufe des Volkswagen Konzerns gingen von Januar bis Juni 2016 im Vergleich zum Vorjahr um 7,6% zurück. Die am meisten nachgefragten Konzernmodelle in Argentinien waren Gol und Suran.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 5,1% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Im gleichen Zeitraum wuchs der Gesamtmarkt etwas stärker; der Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 12,4 (12,5)%.

Der chinesische Pkw-Markt entwickelte sich im Berichtszeitraum besser als im Vorjahr und war erneut der Wachstumsträger der Region Asien-Pazifik. Im Vergleich zur Vorjahresperiode stieg die Nachfrage nach Konzernmodellen in China um 6,9%. Besonders gefragt waren die Modelle Jetta, Lavida, Sagitar und Santana. Neu in den Markt eingeführt wurden die neuen Versionen der Modelle Bora, Touran, Passat und Audi A6 L sowie der lokal produzierte Golf Sportsvan.

Von Januar bis Juni 2016 übergaben wir auf dem wachsenden indischen Pkw-Markt 16,8% weniger Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahr. Der Polo war das am meisten nachgefragte Konzernmodell; darüber hinaus war der ŠKODA Rapid sehr gefragt.

In Japan lieferten wir im ersten Halbjahr 2016 bei einem rückläufigen Gesamtmarkt 12,0% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Die Nachfrage nach den Modellen Touran, Passat und Audi TT Coupé entwickelte sich positiv.

AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN

Der Volkswagen Konzern lieferte im ersten Halbjahr 2016 weltweit insgesamt 328.465 Nutzfahrzeuge aus und übertraf damit den Vergleichswert des Vorjahres um 5,9%. Die Lkw-Verkäufe stiegen auf 82.074 Fahrzeuge; dies waren 4,2% mehr als ein Jahr zuvor. Die Auslieferungen von Bussen verzeichneten einen Rückgang um 6,2% auf 7.567 Einheiten. Mit 238.824 Einheiten übertraf Volkswagen Nutzfahrzeuge die Verkäufe in der Vergleichsperiode um 7,0%. Scania übergab im Berichtszeitraum 40.310 Fahrzeuge an Kunden (+9,0%). MAN verkaufte 49.331 Einheiten; ein Rückgang gegenüber dem Vorjahreswert um 1,1%.

Auf den westeuropäischen Märkten lagen die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns in den Monaten Januar bis Juni 2016 bei 211.168 Einheiten; dies waren 10,1% mehr als im Vorjahr. Es wurden dort 164.884 leichte Nutzfahrzeuge, 44.102 Lkw und 2.182 Busse verkauft. Grund für diese Entwicklung war die anhaltende Erholung der Wirtschaft. Die Konzernmodelle mit der größten Nachfrage waren der Transporter und der Caddy.

In den Märkten Zentral- und Osteuropas erhöhte sich die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen um 14,8% auf 30.457 Einheiten, davon entfielen 16.720 auf leichte Nutzfahrzeuge, 13.277 auf Lkw und 460 auf Busse. Der Transporter und der Caddy wurden hier am meisten nachgefragt. Die anhaltend schwierige wirtschaftliche und politische Situation sorgte in Russland für rückläufige Auslieferungszahlen. Dort beliefen sich die Verkäufe auf 4.358 Einheiten (-7,6%).

Im ersten Halbjahr 2016 war das Verkaufsvolumen des Volkswagen Konzerns auf den Übrigen Märkten mit 33.869 Fahrzeugen um 7,9% geringer als der Vergleichswert des Vorjahres. Es wurden 24.549 leichte Nutzfahrzeuge, 8.137 Lkw und 1.183 Busse an Kunden übergeben.

In Nordamerika stiegen die Verkäufe auf 4.687 Einheiten und übertrafen damit den Vergleichswert des Vorjahres um 17,6%. Unter den verkauften Einheiten waren 3.541 leichte Nutzfahrzeuge, 368 Lkw und 778 Busse. Die Auslieferungen erfolgten insbesondere in Mexiko.

Auf den südamerikanischen Märkten sank die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen des Volkswagen Konzerns um 8,5% auf 30.979 Fahrzeuge; davon entfielen 18.040 auf leichte Nutzfahrzeuge, 11.053 auf Lkw und 1.886 auf Busse. Besonders beliebt war der Amarok. In Brasilien waren die Auslieferungen aufgrund des anhaltend schwierigen makroökonomischen Umfelds und der erschwerten Finanzierungsbedingungen mit 14.093 Einheiten um 21,1% geringer als ein Jahr zuvor. Es wurden dort 4.723 leichte Nutzfahrzeuge, 8.414 Lkw und 956 Busse an Kunden übergeben.

Der Volkswagen Konzern lieferte in der Region Asien-Pazifik insgesamt 17.305 Nutzfahrzeuge (+1,4%) aus: 11.090 leichte Nutzfahrzeuge, 5.137 Lkw und 1.078 Busse. Der Amarok und der Transporter wurden am stärksten nachgefragt.

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

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2016	2015	(%)
Europa/Übrige Märkte	275.494	255.112	+ 8,0
Westeuropa	211.168	191.783	+ 10,1
Zentral- und Osteuropa	30.457	26.540	+ 14,8
Übrige Märkte	33.869	36.789	- 7,9
Nordamerika	4.687	3.986	+ 17,6
Südamerika	30.979	33.862	- 8,5
davon: Brasilien	14.093	17.856	- 21,1
Asien-Pazifik	17.305	17.066	+ 1,4
davon: China	2.374	2.722	- 12,8
Weltweit	328.465	310.026	+ 5,9
Volkswagen Nutzfahrzeuge	238.824	223.161	+ 7,0
Scania	40.310	36.989	+ 9,0
MAN	49.331	49.876	- 1,1

* Die Auslieferungen von 2015 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

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

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren im Zeitraum Januar bis Juni 2016 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen knapp drei Viertel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

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

Im ersten Halbjahr 2016 wurden die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen weiterhin stark nachgefragt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft lag mit weltweit 3,5 Mio. Kontrakten um 15,4% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtvertragsbestand zum 30. Juni 2016 übertraf mit 16,7 Mio. Einheiten den Wert vom Jahresende 2015 (+5,2%). Die zugrunde gelegten Vertragsarten wurden ihrer Bedeutung entsprechend angepasst. Der Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen belief sich im Berichtszeitraum auf 32,7 (29,7)%.

Die Anzahl der unterzeichneten Neuverträge in Europa/Übrige Märkte lag im Zeitraum Januar bis Juni 2016 bei 2,6 Mio. Einheiten und übertraf damit den Vergleichswert des Vorjahres um 18,4%. Zum 30. Juni 2016 erhöhte sich der Gesamtvertragsbestand auf 11,9 Mio. Kontrakte; dies waren 5,7% mehr als am Jahresende 2015. Davon waren 5,7 Mio. Verträge (+3,8%) dem Bereich Kundenfinanzierung und Leasing zuzurechnen.

In Nordamerika belief sich der Vertragsbestand Ende Juni 2016 auf 2,6 Mio. Kontrakte und lag damit um 5,4% über dem Wert vom 31. Dezember 2015. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,8 Mio. Verträge, eine Steigerung gegenüber dem Stand zum Jahresende 2015 um 3,8%. Die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge stieg im Vergleich zum Vorjahr um 9,0% auf 466 Tsd. Kontrakte.

Im ersten Halbjahr 2016 wurden in Südamerika 102 Tsd. neue Kontrakte abgeschlossen, dies waren 25,0% weniger als im Vorjahr. Der Gesamtvertragsbestand zum 30. Juni 2016 lag mit 719 Tsd. Kontrakten um 7,1% unter dem Wert vom 31. Dezem-

ber 2015. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik beliefen sich die neuen Vertragsabschlüsse auf 328 Tsd. Kontrakte (+21,8%). Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des ersten Halbjahres 2016 mit 1,4 Mio. Kontrakten um 7,0% über dem Wert vom 31. Dezember 2015. Dabei entfielen 1,1 Mio. Verträge auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing, eine Steigerung um 9,1% im Vergleich zum Vorjahresende.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Der Absatz des Volkswagen Konzerns (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) an die Handelsorganisation belief sich im ersten Halbjahr 2016 auf 5.199.195 Fahrzeuge. Das waren 2,1% mehr als im Vorjahreszeitraum. Dazu trug insbesondere die höhere Nachfrage in West- und Zentraleuropa sowie in China bei, die Volumenrückgänge insbesondere in Brasilien mehr als kompensieren konnte. Der Auslandsabsatz nahm im Berichtszeitraum um 2,2% zu. Im Vorjahresvergleich stieg der Absatz im Inland um 1,6%. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz lag mit 13,1 (13,1)% auf dem Niveau des Vorjahres.

PRODUKTION

Von Januar bis Juni 2016 fertigte der Volkswagen Konzern insgesamt 5.268.086 Fahrzeuge und lag damit 0,9% unter dem Vorjahresniveau. Die Produktion im Inland stieg um 0,8% auf 1.405.429 Einheiten. Die Inlandsquote erhöhte sich auf 26,7 (26,3)%.

LAGERBESTÄNDE

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation waren am 30. Juni 2016 über dem Stand zum Jahresende 2015 und über dem Niveau vom 30. Juni 2015.

BELEGSCHAFT

Am Ende des ersten Halbjahres 2016 beschäftigte der Volkswagen Konzern 591.867 aktive Mitarbeiter; weitere 5.936 Mitarbeiter waren in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich befanden sich 15.822 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des zweiten Quartals 2016 stieg die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum 31. Dezember 2015 um 0,6% auf 613.625 Mitarbeiter. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem Personalaufbau in den neuen Werken in Mexiko und Polen sowie aus der Einstellung von Fachkräften. Mit 278.076 Arbeitnehmern waren im Inland 0,2% weniger Mitarbeiter beschäftigt als am Jahresende 2015. Die Inlandsquote sank auf 45,3 (45,7)%.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

ÄNDERUNG DER BERICHTSSTRUKTUR

Aus der Neuordnung des Volkswagen Konzerns resultiert eine leicht veränderte Struktur der finanziellen Berichterstattung: Im Konzernbereich Automobile wird seit 1. Januar 2016 der bisherige zusammengefasste Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering entsprechend der Segmentberichterstattung getrennt nach Bereich Nutzfahrzeuge und Bereich Power Engineering dargestellt. Der Konzernbereich Automobile gliedert sich somit in die drei Bereiche Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen bleibt unverändert und entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen.

VERKAUF VON LEASEPLAN

Im Januar 2016 wurden die letzten Genehmigungen für den Verkauf von LeasePlan an ein internationales Investorenkonsortium durch die zuständigen Behörden erteilt. Die rechtliche Übertragung der LeasePlan-Anteile an das Konsortium wurde am 21. März 2016 vollzogen. Aus der Transaktion ergab sich für den Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum ein positiver Effekt auf die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts und die Netto-Liquidität von 2,2 Mrd. € sowie unter Berücksichtigung des abgehenden At-Equity-Anteils ein Ertrag in Höhe von 0,2 Mrd. €, der im Finanzergebnis ausgewiesen wird.

SONDEREINFLÜSSE

Im Berichtszeitraum beliefen sich die Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik im Wesentlichen bedingt durch höhere Aufwendungen aus der Bildung von Rückstellungen für Rechtsrisiken auf –1,6 Mrd. €.

Infolge der Ausweitung des in den USA und Kanada für alle betroffenen Automobilproduzenten behördlich angeordneten Austauschs von möglicherweise fehlerbehafteten zugelieferten Airbags des Herstellers Takata waren zusätzliche Vorsorgen zu bilden. Die Sondereinflüsse im Operativen Ergebnis beliefen sich im Zeitraum Januar bis Juni 2016 hieraus auf –0,2 Mrd. €.

Restrukturierungsmaßnahmen im Lkw-Bereich in Südamerika, die der nachhaltigen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit dienen (–0,1 Mrd. €), sowie Vorsorgen für Rechtsrisiken im Rahmen des Lkw-Kartellverfahrens der Europäischen Kommission (–0,4 Mrd. €) führten im Berichtszeitraum in Summe zu Sondereinflüssen von –0,5 Mrd. € im Bereich Nutzfahrzeuge.

Insgesamt ergaben sich im ersten Halbjahr 2016 im Operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse in Höhe von 2,2 Mrd. €.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2016 lagen die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns mit 107,9 (108,8) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Positive Mixeffekte und die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen standen einer negativen Wechselkursentwicklung und einem ohne die chinesischen Joint Ventures geringeren Fahrzeugabsatz entgegen. Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete 79,0 (79,2)% seiner Umsatzerlöse im Ausland.

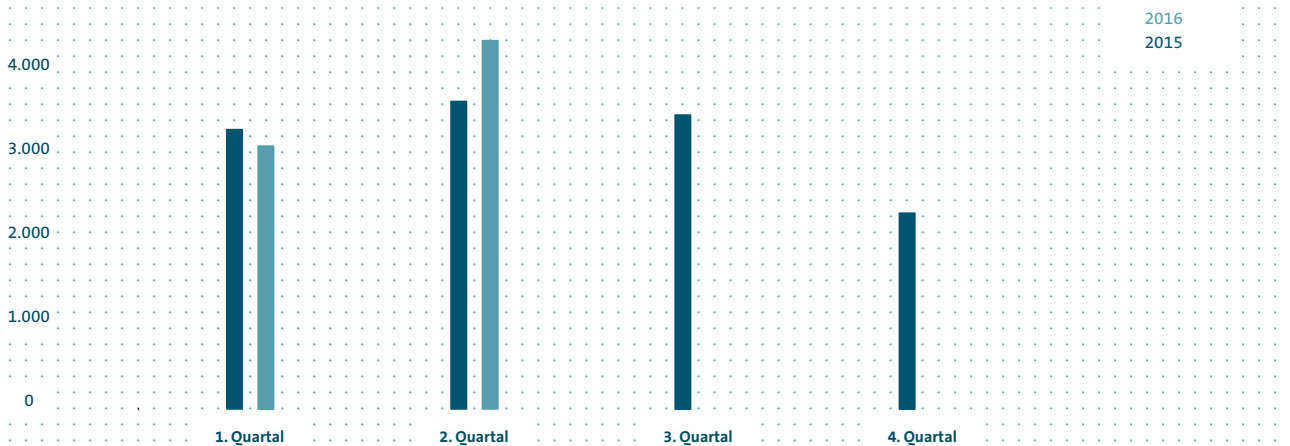
Das Bruttoergebnis war im Zeitraum Januar bis Juni 2016 mit 21,1 (21,7) Mrd. € niedriger als ein Jahr zuvor. Die Bruttomarge belief sich auf 19,6 (19,9)%; ohne Belastungen aus Sondereinflüssen lag die Bruttomarge bei 20,3%.

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

Mio. €	2016	2015
Pkw		
Umsatzerlöse	75.285	77.129
Bruttoergebnis	15.324	15.834
Operatives Ergebnis	3.895	5.346
Operative Rendite (in %)	5,2	6,9
Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	15.589	15.151
Bruttoergebnis	2.613	2.484
Operatives Ergebnis	285	349
Operative Rendite (in %)	1,8	2,3
Power Engineering		
Umsatzerlöse	1.673	1.813
Bruttoergebnis	321	348
Operatives Ergebnis	–18	5
Operative Rendite (in %)	–1,1	0,3

OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen lag mit 7,5 (7,0) Mrd.€ über Vorjahr, die operative Rendite vor Sondereinflüssen belief sich auf 7,0 (6,4)%. Neben Produktkostenoptimierungen hatten Mixverbesserungen einen positiven Einfluss, während Wechselkurs- und Volumeneffekte negativ wirkten. Sondereinflüsse insbesondere aus Rechtsrisiken belasteten das Operative Ergebnis in Höhe von –2,2 (–0,2) Mrd.€; davon entfielen –1,7 Mrd.€ auf den Bereich Pkw und –0,5 (–0,2) Mrd.€ auf den Bereich Nutzfahrzeuge. Infolgedessen verfehlte das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns im ersten Halbjahr 2016 mit 5,3 Mrd.€ den Vergleichswert des Vorjahres um 1,5 Mrd.€. Die operative Rendite ging auf 4,9 (6,3)% zurück.

Das Finanzergebnis nahm um 1,4 Mrd.€ auf –0,5 Mrd.€ ab; der Rückgang resultierte vor allem aus bewertungsbedingt gestiegenen Finanzierungsaufwendungen, unter Vorjahr liegenden At-Equity-Ergebnissen der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen sowie höheren Aufwendungen aus der stichtagsbezogenen Bewertung derivativer Finanzinstrumente. Einen positiven Effekt hatte der Ertrag aus dem Verkauf der Anteile an LeasePlan.

Mit 4,8 Mrd.€ war das Ergebnis vor Steuern des Konzerns infolge der Sondereinflüsse um 37,2% niedriger als ein Jahr zuvor. Das Ergebnis nach Steuern ging um 2,1 Mrd.€ auf 3,6 Mrd.€ zurück.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Im Zeitraum Januar bis Juni 2016 erzielte der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse in Höhe von 92,5 (94,1) Mrd.€. Der Rückgang war im Wesentlichen auf negative Wechselkurs- und Volumeneffekte zurückzuführen, denen eine positive Mixentwicklung entgegenstand. In den Bereichen Pkw und Power Engineering gingen die Umsatzerlöse im ersten Halbjahr 2016 zurück, während sie im Bereich Nutzfahrzeuge leicht über dem Wert des Vorjahres-

zeitraums lagen. Da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden, schlägt sich die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder.

Die Kosten der Umsatzerlöse gingen gegenüber Vorjahr zurück. Verbesserte Produktkosten und währungsumrechnungsbedingte Effekte standen Belastungen aus gestiegenen Abschreibungen infolge des hohen Investitionsvolumens sowie Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik und dem Austausch zugelieferter Airbags entgegen. Die Aufwendungen für Forschung und Entwicklung lagen leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Das Bruttoergebnis belief sich auf 18,3 (18,7) Mrd.€.

Im Berichtszeitraum nahmen die Vertriebskosten im Wesentlichen aufgrund höherer Vermarktungskosten infolge der Abgasdiagnostik zu; auch ihr Anteil am Umsatz stieg leicht. Die Verwaltungskosten erhöhten sich etwas, ihr Anteil am Umsatz lag annähernd auf dem Niveau des Vorjahres. Das Sonstige betriebliche Ergebnis verringerte sich auf –1,1 (–0,3) Mrd.€; Sondereinflüsse aus der Dieseldiagnostik und dem Bereich Nutzfahrzeuge wirkten belastend.

Mit 4,2 Mrd.€ lag das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile im ersten Halbjahr 2016 um 1,5 Mrd.€ unter Vorjahr. Die operative Rendite sank auf 4,5 (6,1)%. Die darin enthaltenen Sondereinflüsse beliefen sich auf –2,2 (–0,2) Mrd.€. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Konzernbereichs Automobile lag bei 6,3 (5,9) Mrd.€, die operative Rendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 6,9 (6,2)%. Produktkostenoptimierungen und eine vorteilhafte Mixentwicklung konnten negative Wechselkurseffekte und einen rückläufigen Fahrzeugabsatz sowie höhere Vermarktungskosten mehr als ausgleichen. Da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden,

profitieren wir von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzeinnahmen.

Das Finanzergebnis war mit –0,5 Mrd. € um 1,3 Mrd. € niedriger als ein Jahr zuvor; darin enthalten waren bewertungsbedingt höhere Finanzierungsaufwendungen, geringere Beteiligungserträge aus den chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften und gestiegene Aufwendungen aus der stichtagsbezogenen Bewertung derivativer Finanzinstrumente, denen der Ertrag aus dem Verkauf der Anteile an LeasePlan gegenüberstand.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im Zeitraum Januar bis Juni 2016 erzielte der Konzernbereich Finanzdienstleistungen Umsatzerlöse in Höhe von 15,4 Mrd. € und übertraf damit im Wesentlichen aufgrund eines höheren Geschäftsvolumens den Vergleichswert 2015 um 4,8%.

Mit 2,9 (3,0) Mrd. € lag das Bruttoergebnis aufgrund des anhaltenden Margendrucks und gestiegener Abschreibungen leicht unter dem Wert des Vorjahres.

Die Vertriebskosten waren im Berichtszeitraum auf dem Niveau von 2015 und auch ihr Anteil am Umsatz blieb nahezu unverändert. Die Verwaltungskosten gingen trotz anhaltender Belastungen zur Erfüllung regulatorischer Anforderungen um 3,2% zurück, ihr Anteil am Umsatz nahm leicht ab.

Das Operative Ergebnis verbesserte sich um 5,1% auf 1,2 Mrd. €, die operative Rendite lag wie im Vorjahr bei 7,6 (7,6)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

In den ersten sechs Monaten 2016 lag der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns mit 15,2 Mrd. € um 16,4% unter dem Vorjahreswert. Die Mittelbindung im Working Capital war mit 10,1 Mrd. € um 0,7 Mrd. € niedriger als im Vorjahr. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft ging in der Folge auf 5,1 (7,4) Mrd. € zurück.

Im Berichtszeitraum verringerte sich die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft des Volkswagen Konzerns um 1,8 Mrd. € auf 5,1 Mrd. €. Innerhalb der Investitionstätigkeit lagen die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) unter und die aktivierten Entwicklungskosten über dem Niveau des Vorjahres. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ war durch den Mittelzufluss aus dem Verkauf der LeasePlan-Anteile sowie dem Mittelabfluss für die Beteiligung am Fahrdienstvermittler GETT beeinflusst.

Im ersten Halbjahr 2016 verzeichnete der Konzern einen Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit von 8,2 (1,3) Mrd. €. Der Zahlungsmittelbestand des Volkswagen Konzerns laut Kapitalflussrechnung war mit 29,3 Mrd. € deutlich höher als ein Jahr zuvor.

Die Netto-Liquidität des Konzerns lag am 30. Juni 2016 mit –99,5 (–100,5) Mrd. € auf dem Niveau des Jahresendes 2015.

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

Mio. €	2016	2015
Pkw		
Brutto-Cash-flow	9.101	12.506
Veränderung Working Capital*	–716	–2.814
Cash-flow laufendes Geschäft*	8.385	9.692
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–3.659	–5.757
Netto-Cash-flow*	4.727	3.935
Nutzfahrzeuge		
Brutto-Cash-flow	1.254	1.310
Veränderung Working Capital	18	56
Cash-flow laufendes Geschäft	1.272	1.366
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–856	–908
Netto-Cash-flow	416	458
Power Engineering		
Brutto-Cash-flow	132	189
Veränderung Working Capital	–53	–13
Cash-flow laufendes Geschäft	79	175
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–86	–97
Netto-Cash-flow	–7	79

* Das Vorjahr wurde angepasst.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im ersten Halbjahr 2016 erwirtschaftete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 10,5 Mrd. €; der Rückgang um 3,5 Mrd. € resultierte im Wesentlichen aus den Sondereinflüssen in den Bereichen Pkw und Nutzfahrzeuge sowie geringeren Dividenden der chinesischen Joint Ventures. Im Working Capital lag die Mittelbindung mit 0,8 (2,8) Mrd. € deutlich unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Die in den ersten sechs Monaten 2016 neu erfassten Sondereinflüsse wirkten sich insgesamt im Brutto-Cash-flow negativ und in der Veränderung des Working Capitals positiv aus. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft ging um 1,5 Mrd. € auf 9,7 Mrd. € zurück.

Im Berichtszeitraum war die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts mit 4,6 (6,8) Mrd. € deutlich niedriger als ein Jahr zuvor. Die Sachinvestitionen nahmen im Vergleich zum Vorjahr leicht ab; die Sachinvestitionsquote blieb unverändert bei 4,9 (4,9)%. Die aktivierten Entwicklungskosten erhöhten sich um 0,4 Mrd. € auf 2,6 Mrd. €. Wir investierten vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen, sowie in die ökologische Ausrichtung der Modellpalette, die Elektrifizierung des Antriebsstrangs und die modularen Baukästen. Der Verkauf der LeasePlan-Anteile führte zu einem Mittelzufluss in Höhe von 2,2 Mrd. €.

Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile stieg im Zeitraum Januar bis Juni 2016 um 0,7 Mrd. € auf 5,1 Mrd. €.

In der Finanzierungstätigkeit flossen aufgrund einer im April 2016 von der Volkswagen AG durchgeführten Eigenkapitalerhöhung bei der Volkswagen Financial Services AG zur Finanzierung des gestiegenen Geschäftsvolumens und zur Einhaltung aufsichtsrechtlicher Eigenkapitalanforderungen 0,5 Mrd. € ab. An die Aktionäre der Volkswagen AG wurde Ende Juni eine im Vergleich zum Vorjahr deutlich geringere Dividende von insgesamt 0,1 (2,3) Mrd. € ausgeschüttet. Die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile berücksichtigt die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden; insgesamt belief sie sich auf 2,5 (-3,0) Mrd. €.

Ende Juni 2016 übertraf die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile mit 28,8 Mrd. € den Wert vom Jahresende 2015 um 4,3 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

In den ersten sechs Monaten 2016 verbesserte sich der Brutto-Cash-flow des Finanzdienstleistungsbereichs im Vergleich zum Vorjahr um 12,5 % auf 4,8 Mrd. €. Die Mittelbindung im Working Capital war mit 9,4 (8,0) Mrd. € höher als im ersten Halbjahr 2015, was insbesondere auf das gestiegene Geschäftsvolumen zurückzuführen war. Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts belief sich auf 0,5 (0,2) Mrd. €; darin enthalten ist der Anteils-erwerb am Fahrdienstvermittler GETT in Höhe von 0,3 Mrd. €. Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit lag bei 5,7 (4,3) Mrd. €.

Die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen belief sich am Ende des ersten Halbjahres 2016 auf -128,3 Mrd. €, zum 31. Dezember 2015 waren es -125,1 Mrd. €.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Die Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns übertraf am 30. Juni 2016 mit 401,4 Mrd. € den Wert vom Jahresende 2015 um 5,1 %. Das Eigenkapital des Konzerns war mit 88,9 (88,3) Mrd. € leicht höher als zum 31. Dezember 2015. Die Eigenkapitalquote betrug 22,1 (23,1) %.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Im Konzernbereich Automobile lagen sowohl die Immateriellen Vermögenswerte als auch die Sachanlagen auf dem Niveau vom 31. Dezember 2015. Die At Equity bewerteten Anteile gingen im Wesentlichen aufgrund des Verkaufs der Anteile an LeasePlan sowie der Dividendenbeschlüsse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zurück. Insgesamt waren die Langfristigen Vermögenswerte etwas geringer als am Jahresende 2015. Die

Kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich um 22,4 %; die darin enthaltenen Vorräte stiegen hauptsächlich produktions- und wechsellkursbedingt. Die Forderungen nahmen deutlich zu, hierin enthalten sind die noch nicht gezahlten Dividenden der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Am Ende des Berichtszeitraums lag der Zahlungsmittelbestand im Automobilbereich mit 24,2 (15,7) Mrd. € erheblich über dem Wert vom 31. Dezember 2015.

Zum 30. Juni 2016 lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile mit 66,9 (67,4) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres.

Die vor Sondereinflüssen gute Ergebnisentwicklung und positive Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung wirkten sich erhöhend aus. Belastungen aus Sondereinflüssen, gestiegene versicherungsmathematische Verluste aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen und negative Effekte aus der Währungsumrechnung minderten das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile. Die Ende Juni durchgeführte Dividendenausschüttung an die Aktionäre der Volkswagen AG fiel im Berichtszeitraum deutlich geringer aus als im Vorjahr. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen der RENK AG und der AUDI AG zuzurechnen. Da diese insgesamt geringer waren als die dem Konzernbereich Finanzdienstleistungen zugeordneten Anteile von Minderheiten am Eigenkapital, ergab sich für den im Abzug ermittelten Konzernbereich Automobile ein negativer Wert.

Die Langfristigen Schulden stiegen im Vergleich zum 31. Dezember 2015 um 7,7 %. Während die darin enthaltenen Finanzschulden um 3,1 Mrd. € zurückgingen, erhöhten sich die Pensionsrückstellungen infolge der Änderung des Zinssatzes deutlich. Die sonstigen langfristigen Rückstellungen nahmen aufgrund der Sondereinflüsse zu. Mit 74,7 Mrd. € waren die Kurzfristigen Schulden um 13,3 % höher als Ende Dezember 2015, die darin enthaltenen kurzfristigen sonstigen Rückstellungen nahmen aufgrund der Sondereinflüsse zu. Die kurzfristigen Finanzschulden stiegen auf 2,3 (-4,0) Mrd. €. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile im Vorjahr geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert für den Vorjahreszeitraum negativ. Die Position „Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ umfasst im Wesentlichen die Verbindlichkeit für die Verpflichtung zum Erwerb der ausstehenden MAN Aktien.

Die Bilanzsumme des Konzernbereichs Automobile war am 30. Juni 2016 mit 220,8 (206,8) Mrd. € um 6,8 % höher als am 31. Dezember 2015.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	30.06.2016	30.12.2015
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	102.490	105.028
Kurzfristige Vermögenswerte	70.914	57.289
Bilanzsumme	173.404	162.317
Eigenkapital	52.152	54.598
Langfristige Schulden	66.019	61.195
Kurzfristige Schulden	55.233	46.524
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	24.795	24.749
Kurzfristige Vermögenswerte	16.557	13.421
Bilanzsumme	41.352	38.170
Eigenkapital	11.692	9.512
Langfristige Schulden	12.313	11.532
Kurzfristige Schulden	17.347	17.126
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	2.925	3.035
Kurzfristige Vermögenswerte	3.151	3.310
Bilanzsumme	6.077	6.345
Eigenkapital	3.103	3.255
Langfristige Schulden	870	842
Kurzfristige Schulden	2.104	2.248

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen verzeichnete am 30. Juni 2016 eine Bilanzsumme, die mit 180,6 Mrd.€ um 3,1% höher war als Ende Dezember 2015.

Die Langfristigen Vermögenswerte stiegen insgesamt um 4,2%. Die darin enthaltenen Vermieteten Vermögenswerte und langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen nahmen aufgrund des Geschäftswachstums zu. Die Equity bewerteten Anteile erhöhten sich durch den Kauf der Anteile an GETT. Die Kurzfristigen Vermögenswerte lagen aufgrund höherer Forderungen aus Finanzdienstleistungen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Rund 45,0 (45,8)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns entfielen am Ende des ersten Halbjahres 2016 auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Mit 21,9 Mrd.€ war das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen am Ende des Berichtszeitraums um 5,0% höher als am Ende des letzten Geschäftsjahres. Der Anstieg ist neben der Ergebnisentwicklung vor allem auf die im April durchgeführte Kapitalerhöhung durch die Volkswagen AG zur Finanzierung des Geschäftswachstums sowie zur Einhaltung aufsichtsrechtlicher Eigenkapitalanforderungen zurückzuführen. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 12,2 (11,9)%. Die Langfristigen Schulden lagen mit 72,5 Mrd.€ leicht über dem Niveau vom Jahresende 2015. Die Kurzfristigen Schulden erhöhten um 4,3%.

Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Refinanzierung des Volumenwachstums.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft lag mit 32,0 (26,5) Mrd.€ über dem Jahresendstand 2015.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Infolge der stärkeren Erholung der europäischen Automobilmärkte haben wir die erwarteten Auslieferungen an Kunden angepasst.

Sondereinflüsse insbesondere aus Rechtsrisiken führen zu einer Absenkung der Ergebnisprognose inklusive Sondereinflüsse für den Konzern sowie für die Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2016 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich der Abschnitte „Risiken aus der Abgasthematik“ und „Rechtsfälle/Dieselhematik“ sowie der zugrunde liegenden Sachverhaltsdarstellung im Kapitel „Abgasthematik“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2015 die folgenden Änderungen:

Im Juni 2016 hat Volkswagen die Öffentlichkeit darüber informiert, dass die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multi-District Litigation“ Vergleichsvereinbarungen in den USA mit dem US-amerikanischen Justizministerium U.S. Department of Justice (DOJ), der US-amerikanischen Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA), der Federal Trade Commission (FTC) sowie der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) und privaten Klägern, die durch das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs’ Steering Committee (PSC)“ vertreten werden, geschlossen haben. Mit den Vergleichsvereinbarungen, sofern endgültig genehmigt, werden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 2,0l TDI der Marken Volkswagen Pkw und Audi in den USA beigelegt. Die Vergleichsvereinbarungen müssen vom Gericht noch endgültig genehmigt werden.

Die beabsichtigten Vergleichsvereinbarungen beinhalten mögliche Fahrzeugrückkäufe beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasing-Fahrzeugen oder die kostenlose technische Anpassung von Fahrzeugen betroffener Kunden, sofern die entsprechenden Maßnahmen zur Umrüstung durch EPA und CARB freigegeben worden sind. Volkswagen erklärte sich bereit, zusätzlich Ausgleichszahlungen an betroffene Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen.

Zusätzlich erklärte sich Volkswagen bereit, Umweltprogramme zu unterstützen. Über einen Zeitraum von drei Jahren zahlt Volkswagen einen Betrag in Höhe von 2,7 Mrd. US-Dollar in einen von einem gerichtlich bestellten Treuhänder verwalteten Umweltfonds ein, um überhöhte Stickoxid (NO_x)-Emissionen auszugleichen. Volkswagen investiert darüber hinaus über einen Zeitraum von zehn Jahren insgesamt 2,0 Mrd. US-Dollar in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern.

Volkswagen hat außerdem separate Vereinbarungen mit den Attorney Generals von 44 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche künftige Verbraucherschutzklagen und Klagen wegen unlauteren Wettbewerbs – im Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Motoren des Typs 2,0l TDI und 3,0l TDI – für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 603 Mio. US-Dollar beigelegt werden.

Die zivilrechtlichen Ansprüche des DOJ, der FTC und privater Kläger, die vom PSC im Zusammenhang mit 3,0l TDI Fahrzeugen vertreten werden, durch das DOJ im Auftrag der EPA angestrebte Bußgelder, mögliche Klagen von US-Bundesstaaten wegen Verletzung des Umweltrechts in Zusammenhang mit den 2,0l und 3,0l TDI Fahrzeugen, die strafrechtliche Untersuchungen des DOJ und verschiedene weitere geltend gemachte Ansprüche werden nicht mit diesen Vereinbarungen beigelegt.

Am 19. Juli 2016 reichten die US-Bundesstaaten Maryland, Massachusetts und New York bei ihren jeweiligen Landgerichten („state courts“) Klage gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen ein und forderten Bußgelder und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Maryland, Massachusetts und New York waren an den vorstehend beschriebenen staatlichen Vergleichen in Bezug auf Verbraucherschutzklagen und Klagen wegen unlauteren Wettbewerbs beteiligt, wobei diese Vergleiche jedoch keine umweltrechtlichen Bußgelder einschlossen.

Im Jahr 2011 leitete die Europäische Kommission ein Kartellverfahren gegen die europäischen Lkw-Hersteller wegen unangemessenen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 ein und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte.

Mit ihrem Beschluss vom 19. Juli 2016 hat die Europäische Kommission mit Ausnahme von MAN und Scania gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen verhängt. Da MAN die EU-Kommission als Kronzeuge über die Absprachen informiert hatte, wurde das Unternehmen von einer Geldbuße ausgenommen.

Die Ermittlungen gegen Scania dauern an. Das Unternehmen hat entschieden, seine Verteidigungsrechte umfassend geltend zu machen. Um mögliche Strafen abdecken zu können, wurde eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. € gebildet.

Derzeit kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einer weiteren Ausweitung des Rückrufs diverser Modelle unterschiedlicher Hersteller kommen könnte, in denen bestimmte Airbags der Firma Takata verbaut wurden. Dies könnte auch Modelle des Volkswagen Konzerns betreffen.

Zudem bestehen Risiken im Zusammenhang mit dem im Juni 2016 im Zuge eines Referendums beschlossenen Austritt Großbritanniens aus der EU. Vor diesem Hintergrund beobachten wir mögliche Folgen für die gesamtwirtschaftliche Entwicklung, Auswirkungen auf Wechselkurse sowie Beeinträchtigungen der Nachfrage nach Konzernprodukten.

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

Währungskursverhältnissen ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2015 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Ausblick

Die Weltwirtschaft verzeichnete in den ersten sechs Monaten des Jahres 2016 ein moderates Wachstum. Dabei ließ die Dynamik sowohl in den Industrie- als auch in den Schwellenländern im Vergleich zum Gesamtjahr 2015 leicht nach. Der Vorstand des Volkswagen Konzerns geht davon aus, dass das Wachstum der Weltwirtschaft 2016 auf dem Niveau des Vorjahres liegen wird. Risiken gehen dabei von potenziellen Turbulenzen auf den Finanzmärkten – auch hervorgerufen durch einen bevorstehenden EU-Austritt Großbritanniens – und strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern aus. Darüber hinaus belasten geopolitische Spannungen und Konflikte weiterhin die Wachstumsaussichten. In den Industrieländern rechnen wir mit einer anhaltend positiven Konjunktorentwicklung bei insgesamt eher moderaten Expansionsraten. Aller Voraussicht nach werden die Schwellenländer auf vergleichbarem Niveau wachsen wie im Vorjahr. Die höchsten Zuwächse erwarten wir in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens.

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2016 lag die Zahl der weltweiten Pkw-Neuzulassungen über dem Wert des Vorjahreszeitraums, die Märkte zeigten sich jedoch regional unterschiedlich. Auch für das Gesamtjahr rechnen wir damit, dass sich die Pkw-Märkte in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen voraussichtlich mit ähnlichem Tempo steigen wie im Jahr 2015. Für Westeuropa und den deutschen Pkw-Markt erwarten wir ein Nachfragevolumen, das leicht über dem Vorjahresniveau liegt. In den zentral- und osteuropäischen Märkten dürfte sich die Pkw-Nachfrage leicht unter dem schwachen Vorjahreswert bewegen. Für Nordamerika gehen wir davon aus, dass sich der positive Trend des abgelaufenen Jahres etwas abgeschwächt fortsetzen wird. Die Volumina der südamerikanischen Märkte werden vermutlich spürbar unter den Vorjahreswerten bleiben. Die Pkw-Märkte der Region Asien-Pazifik werden ihr Wachstum voraussichtlich mit ähnlicher Dynamik fortsetzen.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen wird 2016 voraussichtlich leicht steigen. Wir erwarten dabei, dass sich die einzelnen Regionen heterogen entwickeln.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten für mittelschwere und schwere Lkw werden die Neuzulassungen 2016 bei unterschiedlicher Entwicklung einzelner Regionen insgesamt voraussichtlich auf dem Vorjahresniveau liegen, während die Nachfrage auf den relevanten Busmärkten spürbar zurückgehen wird.

Wir gehen davon aus, dass die Bedeutung automobilbezogener Finanzdienstleistungen auch im Jahr 2016 weltweit zunehmen wird.

Für die heterogene Entwicklung der weltweiten Automobili-märkte ist der Volkswagen Konzern gut aufgestellt. Unsere breite,

gezielt ergänzte Produktpalette mit Motoren der neuesten Generation sowie verschiedenen alternativen Antrieben verschafft uns weltweit eine gute Position gegenüber dem Wettbewerb. Zu den weiteren Stärken des Konzerns zählen insbesondere das einzigartige Markenportfolio, die stetig steigende Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt sowie das breite Spektrum an Finanzdienstleistungen. Unser Modellangebot erstreckt sich von Motorrädern über Kompakt-, Sport- und Luxuswagen bis hin zu schweren Lkw und Bussen und bedient nahezu alle Segmente. Die Marken des Volkswagen Konzerns werden im Jahr 2016 die Produktoffensive fortsetzen, ihre Angebotspalette modernisieren und um neue Modelle erweitern. Wir haben den Anspruch, jedem Kunden Mobilität und Innovationen gemäß seinen Bedürfnissen anzubieten und so unsere Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Wir erwarten, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2016 unter anhaltend herausfordernden Marktbedingungen bei einem wachsenden Volumen in China insgesamt leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen werden.

Herausforderungen liegen neben der Abgasthematik in dem wettbewerbsintensiven Marktumfeld sowie in volatilen Wechselkurs- und Zinsverläufen und schwankenden Rohstoffpreisen. Positive Effekte erwarten wir aus den Effizienzprogrammen aller Marken und aus den modularen Baukästen.

In Abhängigkeit von den konjunkturellen Rahmenbedingungen, insbesondere in Südamerika und Russland, der Wechselkursentwicklung und angesichts der Abgasthematik gehen wir davon aus, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns im Jahr 2016 um bis zu 5% unter dem Vorjahreswert liegen können. Für das Operative Ergebnis des Konzerns vor Sondereinflüssen rechnen wir im Jahr 2016 mit einer operativen Rendite zwischen 5,0 und 6,0%.

Im Bereich Pkw erwarten wir einen merklichen Umsatzrückgang, die operative Rendite vor Sondereinflüssen liegt voraussichtlich in einer Spanne von 5,5 bis 6,5%. Im Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei in etwa gleichbleibenden Umsatzerlösen von einer operativen Rendite vor Sondereinflüssen zwischen 2,0 und 4,0% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse spürbar und das Operative Ergebnis deutlich unter dem Vorjahreswert. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen gehen wir von Umsatzerlösen und einem Operativen Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres aus.

Nach Sondereinflüssen rechnen wir für den Konzern und den Bereich Pkw mit einer klar positiven sowie für den Bereich Nutzfahrzeuge mit einer leicht positiven operativen Rendite; der jeweils angestrebte Korridor wird jedoch nicht erreicht.

Eine konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin und die stetige Optimierung unserer Prozesse sind unverändert wesentliche Bestandteile der Strategie des Volkswagen Konzerns.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Im ersten Halbjahr 2016 beliefen sich die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns auf 107,9 (108,8) Mrd. €. Das Operative Ergebnis ging um 1,5 Mrd. € auf 5,3 Mrd. € zurück; dabei wirkten Sondereinflüsse von insgesamt -2,2 Mrd. € belastend. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen stieg auf 7,5 (7,0) Mrd. €.

In den ersten sechs Monaten 2016 lag der Absatz der Marke Volkswagen Pkw mit 2,2 (2,3) Mio. Fahrzeugen auf dem Vorjahresniveau. Darin enthalten waren 1,6 (1,7) Mio. Volkswagen Modelle. Besonders beliebt waren bei den Kunden der Polo, der Golf, der Tiguan und der Passat. Die Umsatzerlöse erreichten mit 53,0 (53,6) Mrd. € annähernd den Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen ging auf 0,9 (1,4) Mrd. € zurück. Negativ wirkten Wechselkurs- und Mixeffekte sowie geringere Volumina und höhere Vermarktungskosten infolge der Abgasthematik. Diesen standen Kosteneinsparungen gegenüber. Insbesondere aus der Dieselmotorthematik ergaben sich Sondereinflüsse in Höhe von -1,5 Mrd. €.

Die Marke Audi setzte im Zeitraum Januar bis Juni 2016 weltweit 799 (784) Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 2,0% mehr als ein Jahr zuvor. Unser chinesisches Joint Venture FAW-Volkswagen veräußerte weitere 276 (240) Tsd. Audi Fahrzeuge. Das SUV-Modell Q3 sowie die neuen Generationen von A4, TT und Q7 wurden stark nachgefragt. Die Umsatzerlöse stiegen auf 30,1 (29,8) Mrd. €. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen betrug 2,7 (2,9) Mrd. €. Währungseffekte und weiterhin hohe Vorleistungen für neue Produkte und Technologien sowie für den Ausbau des internationalen Produktionsnetzwerks belasteten das Ergebnis. Aus der Dieselmotorthematik und aus der Ausweitung des Austauschs von Takata Airbags resultierten Sondereinflüsse in Höhe von -0,3 Mrd. €. In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind die Marken Lamborghini

und Ducati enthalten. Ducati setzte im Berichtszeitraum 39 Tsd. Motorräder ab (+9,8%).

Der Absatz der Marke ŠKODA nahm im ersten Halbjahr 2016 um 2,4% auf 431 Tsd. Fahrzeuge zu. Besonders gefragt bei den Kunden waren die Modelle Fabia, Octavia und Superb. Mit 7,1 Mrd. € waren die Umsatzerlöse um 10,8% höher als im Vorjahr. Das Operative Ergebnis verbesserte sich um 31,2% auf 685 Mio. €; der Anstieg war im Wesentlichen auf positive Volumen- und Mixeffekte sowie Produktkostenoptimierungen zurückzuführen.

In den ersten sechs Monaten 2016 ging der Absatz der Marke SEAT im Wesentlichen bedingt durch den Auslauf des Altea auf 276 (286) Tsd. Fahrzeuge zurück. Der für Audi gefertigte Q3 ist darin enthalten. Der Ibiza und der Leon wurden weiterhin stark nachgefragt, der Ateca wurde sehr positiv im Markt aufgenommen. Die Umsatzerlöse lagen mit 4,5 (4,5) Mrd. € auf dem Niveau von 2015. Das Operative Ergebnis stieg um 40 Mio. € auf 93 Mio. €; dabei konnten negative Volumen- und Wechselkurseffekte durch Kostenreduzierungen und Mixverbesserungen kompensiert werden.

Die Marke Bentley setzte im Zeitraum Januar bis Juni 2016 mit 4.863 Fahrzeugen 3,1% weniger Einheiten ab als ein Jahr zuvor. Der neue Bentayga wurde stark nachgefragt. Die Umsatzerlöse waren mit 883 Mio. € um 6,0% niedriger als im Vorjahr. Das Operative Ergebnis ging im Wesentlichen aufgrund veränderter Marktbedingungen und Wechselkursverhältnisse um 75 Mio. € auf -22 Mio. € zurück.

Der Absatz der Marke Porsche lag im Berichtszeitraum mit weltweit 117 Tsd. Fahrzeugen um 7,2% über dem Vorjahreswert. Die Modelle Boxster, Cayman, 911 und Macan wurden verstärkt nachgefragt. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 10,9 (10,8) Mrd. €. Das Operative Ergebnis nahm um 7,7% auf 1,8 Mrd. € zu, was neben dem Volumenanstieg im Wesentlichen aus Wechselkurseffekten resultierte.

VOLKSWAGEN KONZERN

Konzernbereich	Automobile										Finanzdienstleistungen					
	Volkswagen Pkw	Audi	ŠKODA	SEAT	Bentley	Porsche	Volkswagen Nutzfahrzeuge	Scania	MAN	Sonstiges	Händler- und Kundenfinanzierung	Leasing	Direktbank	Versicherungen	Flottenmanagement	Mobilitätsangebote
Marke/ Geschäftsfeld																

Volkswagen Nutzfahrzeuge setzte im erste Halbjahr 2016 weltweit 231 (231) Tsd. Fahrzeuge ab. Besonders beliebt waren die Modelle Multivan/Transporter und Caddy. Die Umsatzerlöse verbesserten sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,5% auf 5,4 Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag mixbedingt mit 299 (268) Mio. € über dem Vorjahreswert.

Der Absatz der Marke Scania stieg im Berichtszeitraum auf 41 (38) Tsd. Lkw und Busse. Dabei konnte die rückläufige Nachfrage in Südamerika, der Türkei und Russland durch steigende Verkaufszahlen in Europa kompensiert werden. Die Umsatzerlöse nahmen um 7,6% auf 5,6 Mrd. € zu. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verbesserte sich auf 550 (503) Mio. €. Der höhere Fahrzeugabsatz und eine Steigerung des Servicegeschäfts konnten Belastungen aus Wechselkursen mehr als ausgleichen. Aus Rechtsrisiken im Rahmen des Lkw-Kartellverfahrens der Europäischen Kommission resultierten Sondereinflüsse in Höhe von -0,4 Mrd. €.

MAN Nutzfahrzeuge setzte im Zeitraum Januar bis Juni dieses Jahres 49 (50) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse lagen mit 4,8 (4,9) Mrd. € leicht unter dem Vorjahresniveau. Trotz des anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Umfelds in Südamerika verbesserte sich das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen auf 186 (54) Mio. €. Neben dem gestiegenen Volumen und verbesserten Margen in Europa wirkten auch die eingeleiteten strukturellen Veränderungen positiv. Restrukturierungsmaßnahmen in Südamerika führten zu Sondereinflüssen in Höhe von -0,1 Mrd. €, im Vorjahr fielen dafür in Europa -0,2 Mrd. € an.

MAN Power Engineering erwirtschaftete in den ersten sechs Monaten 2016 Umsatzerlöse in Höhe von 1,7 Mrd. €, das waren 7,7% weniger als ein Jahr zuvor. In der Folge ging das Operative Ergebnis um 32 Mio. € auf 103 Mio. € zurück.

Das Operative Ergebnis der Volkswagen Finanzdienstleistungen nahm im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 2,6% auf 995 Mio. € zu. Vor allem Volumeneffekte wirkten positiv.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI¹

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		UMSATZERLÖSE MIT DRITTEN		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2016	2015	2016	2015	2016	2015	2016	2015
Volkswagen Pkw	2.232	2.251	53.006	53.578	34.644	36.426	881	1.428
Audi	799	784	30.134	29.784	19.452	19.775	2.666	2.914
ŠKODA	431	421	7.114	6.421	3.465	3.227	685	522
SEAT	276	286	4.485	4.469	1.912	1.873	93	52
Bentley	5	5	883	939	643	621	-22	54
Porsche ²	117	109	10.929	10.850	10.028	9.912	1.830	1.698
Volkswagen Nutzfahrzeuge	231	231	5.406	5.223	2.700	2.487	299	268
Scania ²	41	38	5.575	5.182	5.575	5.182	550	503
MAN Nutzfahrzeuge	49	50	4.798	4.919	4.450	4.781	186	54
MAN Power Engineering	-	-	1.673	1.813	1.672	1.812	103	135
VW China ³	1.867	1.743	-	-	-	-	-	-
Sonstiges	-849	-827	-29.679	-27.420	11.119	10.816	-749 ⁴	-1.608 ⁴
Volkswagen Finanzdienstleistungen	-	-	13.611	13.018	12.276	11.862	995	970
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	-	-	-	-	-	-	7.517	6.990
Sondereinflüsse	-	-	-	-	-	-	-2.178	-170
Volkswagen Konzern	5.199	5.090	107.935	108.776	107.935	108.776	5.339	6.820
Konzernbereich Automobile ⁵	5.199	5.090	92.547	94.093	94.085	95.412	4.162	5.700
davon: Bereich Pkw	4.879	4.772	75.285	77.129	80.004	81.449	3.895	5.346
Bereich Nutzfahrzeuge	320	318	15.589	15.151	12.410	12.150	285	349
Bereich Power Engineering	-	-	1.673	1.813	1.672	1.812	-18	5
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	15.388	14.683	13.850	13.364	1.177	1.120

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

2 Inklusive Finanzdienstleistungen.

3 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten.

Diese chinesischen Gesellschaften werden At Equity konsolidiert und erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 2.366 (2.744) Mio. €.

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

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

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

Im ersten Halbjahr 2016 setzte der Volkswagen Konzern in der Region Europa/Übrige Märkte mit 2,4 Mio. Fahrzeugen 3,1% mehr Einheiten ab als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse verbesserten sich auf 69,9 (67,6) Mrd. €.

Auf dem nordamerikanischen Markt war der Absatz des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum aufgrund der höheren Nachfrage in Mexiko mit 469 Tsd. Fahrzeugen um 2,8% höher als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse lagen mit 17,0 (17,4) Mrd. € leicht unter dem Niveau des Vorjahres.

Auf den südamerikanischen Märkten waren die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den ersten sechs Monaten 2016

anhaltend schwierig. Der Absatz des Volkswagen Konzerns in dieser Region ging um 22,5% auf 219 Tsd. Fahrzeuge zurück. Die Umsatzerlöse sanken um 29,6% auf 3,8 Mrd. €; neben dem niedrigeren Volumen wirkte die Wechselkursentwicklung belastend.

In der Region Asien-Pazifik setzten wir im Zeitraum Januar bis Juni dieses Jahres – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – insgesamt 2,1 Mio. Fahrzeuge ab; ein Anstieg um 4,4% im Vergleich zum Vorjahr. Die Umsatzerlöse, in denen unsere at-Equity-konsolidierten chinesischen Joint Ventures nicht enthalten sind, waren mit 17,3 Mrd. € volumen- und wechsellkursbedingt um 6,4% niedriger als 2015.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI¹

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2016	2015	2016	2015
Europa/Übrige Märkte	2.392	2.321	69.861	67.568
Nordamerika	469	457	17.044	17.414
Südamerika	219	283	3.777	5.365
Asien-Pazifik ²	2.119	2.030	17.254	18.429
Volkswagen Konzern²	5.199	5.090	107.935	108.776

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

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

VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Volkswagen Finanzdienstleistungen unterstützte im ersten Halbjahr 2016 mit seinen innovativen Produkten entlang der automobilen Wertschöpfungskette den Absatz des Volkswagen Konzerns.

Bei der Leserwahl der Fachzeitschrift *auto motor und sport* wurde die Volkswagen Bank GmbH in der Kategorie der Pkw-Banken zur Best Brand gekürt. Bereits zum zehnten Mal in Folge erhielt die Volkswagen Bank GmbH die Auszeichnung und setzte sich bei der Umfrage 2016 gegen 25 Wettbewerber durch.

Die Leser der Fachzeitschrift *Auto Bild* wählten die Volkswagen Bank GmbH zum fünften Mal in Folge zur besten Autobank. An der Abstimmung nahmen über 60.000 Leser teil.

Im April 2016 fand die Finalrunde des von der Volkswagen Financial Services AG initiierten Hochschulwettbewerbs „Just Leasing – Play. Learn. Win.“ statt. Am Leasingplanspiel nahmen insgesamt 120 Teams von 55 Hochschulen und Universitäten aus Deutschland teil. Die Teilnehmer übernahmen die Geschäftsführung ihrer virtuellen Leasingunternehmen und mussten spielrundenbasiert praxisnahe Entscheidungen – zum Beispiel in den Bereichen Vertrieb, Personal oder Finanzen – treffen.

Vor dem Hintergrund der zunehmenden Digitalisierung richtete Volkswagen Finanzdienstleistungen einen neuen Kommunikationskanal „VWFS - News2Go“ ein. Mit Hilfe von Audiobeiträgen können darüber unternehmensweite Informationen flexibel abgerufen werden. Die ersten Pilotsendungen wurden für Mitarbeiter und Führungskräfte des Außendienstes erstellt.

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

dem Direktbankgeschäft. Mit der Platzierung der 23. Transaktion aus verbrieften Finanzierungsverträgen VCL 23 mit einem Volumen von rund 750 Mio.€ wurde das ABS-Programm im ersten Halbjahr 2016 erfolgreich fortgeführt. Die Volkswagen Financial Services AG begab im Berichtszeitraum zum ersten Mal eine Anleihe in chinesischen Renminbi. Das Volumen der erfolgreich platzierten Anleihe mit einer Laufzeit von drei Jahren beträgt 2 Mrd. Renminbi.

Im ersten Halbjahr 2016 stiegen die neuen Vertragsabschlüsse im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 15,2% auf 3,3 Mio. Kontrakte. Zum 30. Juni 2016 lag der Gesamtvertragsbestand mit 15,4 Mio. Kontrakten über dem Wert vom 31. Dezember 2015 (+5,1%). Der Bereich Kundenfinanzierung/Leasing verzeichnete eine leichte Zunahme des Bestands gegenüber dem Jahresende 2015 um 3,4% auf 8,6 Mio. Kontrakte. Im Bereich Service/Versicherungen lag der Vertragsbestand bei 6,8 Mio. Kontrakten und somit um 7,4% über dem Vorjahreswert. Die zugrunde gelegten Vertragsarten wurden ihrer Bedeutung entsprechend angepasst. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns verbesserte sich bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 32,5 (29,5)%.

Bei der Direktbank der Volkswagen Bank waren am Ende des ersten Halbjahres 2016 rund 1,5 (1,4) Mio. Konten im Bestand.

Mit 13.151 Mitarbeitern lag die Belegschaft von Volkswagen Finanzdienstleistungen am 30. Juni 2016 auf dem Stand vom 31. Dezember 2015.

Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2016	2015	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2016	2015	2016	2015
Umsatzerlöse	107.935	108.776	92.547	94.093	15.388	14.683
Kosten der Umsatzerlöse	-86.790	-87.078	-74.290	-75.427	-12.501	-11.651
Bruttoergebnis	21.145	21.698	18.257	18.666	2.888	3.032
Vertriebskosten	-10.751	-10.431	-10.139	-9.819	-612	-613
Verwaltungskosten	-3.670	-3.626	-2.889	-2.818	-782	-808
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1.385	-821	-1.068	-330	-317	-491
Operatives Ergebnis	5.339	6.820	4.162	5.700	1.177	1.120
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	1.715	2.241	1.679	2.222	36	19
Übriges Finanzergebnis	-2.243	-1.397	-2.174	-1.437	-69	39
Finanzergebnis	-528	843	-495	785	-34	58
Ergebnis vor Steuern	4.810	7.664	3.667	6.485	1.144	1.179
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.231	-2.000	-775	-1.603	-457	-397
Ergebnis nach Steuern	3.579	5.663	2.892	4.882	687	781
davon entfallen auf						
Minderheiten	6	7	-44	-5	49	12
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	112	99	112	99	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	3.461	5.558	2.824	4.789	638	770
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	6,88	11,06				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	6,88	11,06				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	6,94	11,12				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	6,94	11,12				

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

2 Das Ergebnis je Aktie wird in Anhangangabe 4 erläutert. Das Vorjahr wurde aufgrund IAS 33.26 angepasst.

GESAMTERGEBNISRECHNUNG VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI

Mio. €	2016	2015
Ergebnis nach Steuern	3.579	5.663
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-7.512	1.773
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	2.219	-523
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-5.293	1.250
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-1	-3
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-5.294	1.248
Währungsumrechnungsdifferenzen		
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-729	1.829
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-729	1.829
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-729	1.829
Cash-flow-Hedges		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	3.912	-7.589
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	894	2.243
Cash-flow-Hedges vor Steuern	4.806	-5.346
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges	-1.401	1.576
Cash-flow-Hedges nach Steuern	3.405	-3.770
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	60	588
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	16	-182
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	76	406
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-20	50
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	56	456
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-172	473
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	2.560	-1.011
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-3.531	-867
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	798	1.104
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-2.733	237
Gesamtergebnis	846	5.900
davon entfallen auf		
Minderheiten	4	8
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	112	99
Aktionäre der Volkswagen AG	730	5.794

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG VOM 1. APRIL BIS 30. JUNI

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2016	2015	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2016	2015	2016	2015
Umsatzerlöse	56.971	56.041	49.017	48.287	7.954	7.754
Kosten der Umsatzerlöse	-46.124	-44.652	-39.565	-38.454	-6.559	-6.198
Bruttoergebnis	10.847	11.389	9.452	9.832	1.395	1.557
Vertriebskosten	-5.647	-5.455	-5.351	-5.144	-295	-311
Verwaltungskosten	-1.890	-1.811	-1.513	-1.399	-377	-412
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1.412	-631	-1.275	-446	-137	-186
Operatives Ergebnis	1.899	3.492	1.312	2.844	587	648
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	601	1.095	585	1.086	16	8
Übriges Finanzergebnis	-892	-891	-896	-917	4	26
Finanzergebnis	-291	204	-312	170	20	34
Ergebnis vor Steuern	1.607	3.696	1.000	3.014	607	682
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-393	-965	-197	-687	-197	-278
Ergebnis nach Steuern	1.214	2.731	804	2.328	410	404
davon entfallen auf						
Minderheiten	3	5	0	-1	3	6
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	56	56	56	56	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	1.155	2.671	748	2.273	408	398
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	2,30	5,33				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	2,30	5,33				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	2,30	5,33				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	2,30	5,33				

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

2 Das Ergebnis je Aktie wird in Anhangangabe 4 erläutert. Das Vorjahr wurde aufgrund IAS 33.26 angepasst.

GESAMTERGEBNISRECHNUNG VOM 1. APRIL BIS 30. JUNI

Mio. €	2016	2015
Ergebnis nach Steuern	1.214	2.731
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-3.201	7.281
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	946	-2.159
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-2.255	5.123
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	0	0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-2.255	5.123
Währungsumrechnungsdifferenzen		
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	153	-697
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	0
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	153	-697
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	153	-697
Cash-flow-Hedges		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	-80	1.854
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	467	1.100
Cash-flow-Hedges vor Steuern	387	2.955
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges	-115	-845
Cash-flow-Hedges nach Steuern	272	2.110
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	38	168
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-16	-142
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	22	26
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	-7	61
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	14	87
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-2	-158
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	438	1.342
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-2.641	9.406
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	824	-2.942
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-1.817	6.464
Gesamtergebnis	-603	9.196
davon entfallen auf		
Minderheiten	2	6
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	56	56
Aktionäre der Volkswagen AG	-661	9.134

BILANZ ZUM 30. JUNI 2016 UND ZUM 31. DEZEMBER 2015

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2016	2015	AUTOMOBILE*		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2016	2015	2016	2015
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	238.320	236.548	130.210	132.812	108.110	103.736
Immaterielle Vermögenswerte	61.483	61.147	61.262	60.918	220	228
Sachanlagen	50.364	50.171	47.916	47.768	2.448	2.403
Vermietete Vermögenswerte	35.210	33.173	3.099	2.931	32.111	30.242
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	65.132	63.185	9	–	65.123	63.185
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	26.132	28.873	17.924	21.195	8.207	7.678
Kurzfristige Vermögenswerte	163.109	145.387	90.622	74.019	72.487	71.367
Vorräte	37.716	35.048	33.739	31.369	3.977	3.679
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	47.805	46.888	–678	–614	48.482	47.502
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	32.646	27.572	20.842	15.315	11.804	12.257
Wertpapiere	15.252	15.007	12.486	12.261	2.766	2.747
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	29.691	20.871	24.233	15.688	5.457	5.183
Bilanzsumme	401.429	381.935	220.832	206.831	180.597	175.103
Passiva						
Eigenkapital	88.890	88.270	66.947	67.366	21.943	20.905
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	81.156	80.500	59.546	59.898	21.610	20.603
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	7.519	7.560	7.519	7.560	–	–
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	88.675	88.060	67.065	67.458	21.610	20.603
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	215	210	–118	–92	333	302
Langfristige Schulden	151.713	145.175	79.201	73.568	72.512	71.607
Finanzschulden	70.499	73.292	6.468	9.557	64.031	63.735
Rückstellungen für Pensionen	35.247	27.535	34.692	27.119	555	415
Sonstige Schulden	45.967	44.349	38.041	36.892	7.926	7.457
Kurzfristige Schulden	160.826	148.489	74.684	65.898	86.142	82.591
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte	3.689	3.933	3.689	3.933	–	–
Finanzschulden	81.706	72.313	2.316	–3.974	79.390	76.286
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	21.811	20.460	19.559	18.709	2.252	1.751
Sonstige Schulden	53.621	51.783	49.121	47.229	4.499	4.554
Bilanzsumme	401.429	381.935	220.832	206.831	180.597	175.103

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

EIGENKAPITALENTWICKLUNG

Mio. €	ÜBRIGE RÜCKLAGEN			
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen	Währungsumrechnung
Stand am 01.01.2015	1.218	14.616	71.197	-1.777
Ergebnis nach Steuern	-	-	5.558	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.250	1.828
Gesamtergebnis	-	-	6.809	1.828
Kapitalerhöhung*	0	0	-	-
Dividendenausschüttung	-	-	-2.294	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	0	-
Übrige Veränderungen	-	-	-7	-
Stand am 30.06.2015	1.218	14.616	75.704	51
Stand am 01.01.2016	1.283	14.551	69.039	-987
Ergebnis nach Steuern	-	-	3.461	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-5.291	-729
Gesamtergebnis	-	-	-1.829	-729
Kapitalerhöhung	-	-	-	-
Dividendenausschüttung	-	-	-68	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	-13	-
Stand am 30.06.2016	1.283	14.551	67.130	-1.716

* Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem im März 2015 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 2.500 Mio. € reduziert um ein Disagio in Höhe von 29 Mio. € und abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 14 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 11 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS (KURZFASSUNG)

Eigenkapitalentwicklung

	Cash-flow-Hedges	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapitalgeber der VW AG	Anteile der Anteilseigner der VW AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
	-1.715	1.263	148	5.041	89.991	198	90.189
	-	-	-	99	5.657	7	5.663
	-3.769	456	470	-	235	1	237
	-3.769	456	470	99	5.892	8	5.900
	-	-	-	2.469	2.469	-	2.469
	-	-	-	-128	-2.422	-6	-2.429
	-	-	-	-	0	0	0
	-	-	-	32	25	7	32
	-5.485	1.719	618	7.513	95.955	207	96.162
	-3.912	-16	542	7.560	88.060	210	88.270
	-	-	-	112	3.573	6	3.579
	3.405	56	-173	-	-2.731	-2	-2.733
	3.405	56	-173	112	842	4	846
	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	-	-204	-272	-5	-277
	-	-	-	-	-	-	-
	-	-	6	51	44	7	51
	-507	40	376	7.519	88.675	215	88.890

KAPITALFLUSSRECHNUNG VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2016	2015 ²	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2016	2015 ²	2016	2015
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	20.462	18.634	15.294	16.010	5.168	2.624
Ergebnis vor Steuern	4.810	7.664	3.667	6.485	1.144	1.179
Ertragsteuerzahlungen	-1.724	-1.924	-2.138	-1.841	414	-83
Abschreibungen ³	10.007	8.947	6.813	6.159	3.195	2.788
Veränderung der Pensionen	169	209	165	200	3	9
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ⁴	1.977	3.334	1.981	3.002	-4	332
Brutto-Cash-flow	15.239	18.230	10.487	14.005	4.752	4.225
Veränderung Working Capital	-10.128	-10.783	-751	-2.771	-9.377	-8.012
Veränderung der Vorräte	-2.835	-2.797	-2.516	-2.967	-319	170
Veränderung der Forderungen	-4.545	-3.824	-4.486	-3.864	-59	40
Veränderung der Verbindlichkeiten	4.488	3.376	3.650	2.964	838	412
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	3.159	1.425	3.092	1.412	67	12
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-6.078	-4.845	-567	-391	-5.511	-4.454
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-4.318	-4.118	76	74	-4.393	-4.192
Cash-flow laufendes Geschäft	5.111	7.447	9.736	11.234	-4.625	-3.787
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-5.149	-6.993	-4.601	-6.761	-548	-231
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-4.661	-4.823	-4.515	-4.652	-146	-171
Entwicklungskosten (aktiviert)	-2.582	-2.170	-2.582	-2.170	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	1.917	-166	2.338	-89	-420	-77
Netto-Cash-flow⁵	-38	454	5.135	4.473	-5.173	-4.018
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Darlehen	926	-3.944	1.112	-3.121	-186	-823
Investitionstätigkeit	-4.224	-10.937	-3.489	-9.882	-735	-1.055
Finanzierungstätigkeit	8.169	1.318	2.502	-2.964	5.667	4.282
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	-179	444	-143	401	-36	43
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.877	-1.728	8.605	-1.212	271	-516
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.06.	29.338	16.906	23.899	14.798	5.439	2.108
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	23.328	23.166	13.663	14.765	9.665	8.401
Brutto-Liquidität	52.666	40.072	37.561	29.563	15.104	10.509
Kreditstand	-152.205	-139.378	-8.784	-8.074	-143.421	-131.304
Netto-Liquidität am 30.06.	-99.539	-99.306	28.778	21.489	-128.317	-120.796
nachrichtlich am 01.01.	-100.530	-96.453	24.522	17.639	-125.052	-114.092

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

2 Das Vorjahr wurde angepasst.

3 Saldiert mit Zuschreibungen.

4 Im Wesentlichen Bewertung von Finanzinstrumenten zu Marktwerten, Equity-Bewertung sowie Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.

5 Netto-Cash-flow: Cash-flow laufendes Geschäft abzüglich Cash-flow aus Investitionstätigkeit laufendes Geschäft.

Die Kapitalflussrechnung wird in Anhangangabe 12 erläutert.

Anhang

Rechnungslegung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2015 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2016 in Übereinstimmung mit IAS 34 erstellt und enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss verkürzten Berichtsumfang.

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

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

Der vorliegende Konzern-Zwischenabschluss wurde einer prüferischen Durchsicht im Sinne von § 37w WpHG unterzogen.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2016 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Seit dem 1. Januar 2016 sind im Rahmen der Verbesserung der International Reporting Standards 2012 (Annual Improvement Project 2012) und der Verbesserung der International Reporting Standards 2014 (Annual Improvement Project 2014) diverse Regelungen in Kraft getreten. Diese beinhalten unter anderem Änderungen an IFRS 3, IFRS 7, IFRS 8, IFRS 13 und IAS 24. Hinsichtlich der Änderungen an IFRS 8 „Segmentberichterstattung“ wurde ergänzt, dass die Kriterien darzustellen sind, nach denen Geschäftssegmente zusammengefasst wurden. Die Erläuterungen zur Segmentberichterstattung sind dementsprechend klargestellt worden. Darüber hinaus wurden in IFRS 7 zusätzliche Erläuterungen hinsichtlich der Ausbuchung von Finanzinstrumenten aufgenommen. Dies betrifft insbesondere die Darstellung von ABS-Transaktionen.

Ferner sind seit dem 1. Januar 2016 Änderungen an IAS 19 anzuwenden. Die Änderungen betreffen die Bilanzierung von Arbeitnehmerbeiträgen zu Pensionen. Dabei werden Arbeitnehmerbeiträge, deren Höhe unabhängig von der Anzahl der Dienstjahre (fester Prozentsatz vom Gehalt) ist, zukünftig im Volkswagen Konzern im Jahr der Leistung der Beträge vom Dienstzeitaufwand abgezogen.

Durch die Änderungen an IAS 16 und IAS 38 wurde mit Wirkung zum 1. Januar 2016 klargestellt, dass umsatzbasierte Verfahren zur Abschreibungsbemessung regelmäßig nicht zulässig sind.

Die beschriebenen Änderungen der IFRS haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

Durch die Änderungen an IAS 1 sind eine Vielzahl von begrifflichen Klarstellungen für die Berichterstattung mit Wirkung ab dem 1. Januar 2016 vorgenommen worden. Die bisherigen Darstellungen im Volkswagen Konzern-Zwischenbericht sind von den begrifflichen Änderungen nicht betroffen und können beibehalten werden. Darüber hinaus wurde geregelt, dass Angaben im Zwischenbericht nur dann erforderlich sind, wenn ihr Inhalt nicht unwesentlich ist.

Die sonstigen im Geschäftsjahr 2016 erstmalig anzuwendenden Rechnungslegungsnormen haben auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage im Volkswagen Konzern-Zwischenbericht keinen nennenswerten Einfluss. Eine ausführliche Aufstellung dieser Rechnungslegungsnormen ist dem Konzernanhang des Geschäftsberichts 2015 unter dem Abschnitt „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ zu entnehmen.

Darüber hinaus wurde im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2015 die Darstellung von Sicherungsbeziehungen in der Kapitalflussrechnung dahingehend angepasst, dass die Cash-flows aus Sicherungsgeschäften denen des zugehörigen Grundgeschäfts zugeordnet werden. Durch die Anpassung hat sich im Vorjahreszeitraum des Volkswagen Konzern-Zwischenberichts der Cash-flow aus laufendem Geschäft um 319 Mio.€ verringert und der Cash-flow aus Finanzierungstätigkeit entsprechend erhöht.

Des Weiteren wurden zum Abschluss des Geschäftsjahres 2015 Änderungen im Anwendungsbereich des IFRS 7 vorgenommen. Die Änderungen wurden im Konzernabschluss 2015 unter dem Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ beschrieben. Die Vorjahreswerte wurden im Zwischenbericht des Volkswagen Konzerns entsprechend angepasst.

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland von 1,5 % (31. Dezember 2015: 2,7 %) verwendet. Die Reduzierung des Zinssatzes führte zu einer Erhöhung der Pensionsrückstellungen sowie der darauf entfallenden latenten Steuern und der im Eigenkapital in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste bei Pensionsrückstellungen.

Die Ermittlung des Ertragsteueraufwands für die Zwischenberichtsperiode erfolgt gemäß IAS 34 Zwischenberichterstattung auf Basis des durchschnittlichen jährlichen Steuersatzes, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird.

Im Übrigen werden bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses und der Ermittlung der Vergleichszahlen für das Vorjahr grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss 2015 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2015 unter dem Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ veröffentlicht. Dieser ist auch im Internet unter www.volkswagenag.com/ir abrufbar.

Wesentliche Ereignisse

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA) in einer „Notice of Violation“ die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Danach folgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieseldiagnostik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2015 unter dem Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“.

Im ersten Halbjahr 2016 waren diesbezüglich zusätzliche Vorsorgen in Höhe von 1,6 Mrd. € zu bilden. Der Anstieg resultiert aus einer Erhöhung der Rückstellungen für Rechtsrisiken in Höhe von 1,7 Mrd. €, höheren Gewährleistungskosten in Höhe von 0,1 Mrd. € sowie Wertberichtigungen auf Vorräte in Höhe von 0,2 Mrd. € und auf Immaterielle Vermögenswerte, Vermietvermögen und Sachanlagen in Höhe von 0,3 Mrd. €. Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf das Anlagevermögen resultieren im Wesentlichen aus verringerten Nutzungswerten verschiedener Produkte im Segment Pkw aufgrund von erwarteten Volumenrückgängen. Gegenläufig wirkten sich währungsbedingte Rückstellungsaufösungen in Höhe von 0,3 Mrd. € sowie nicht in Anspruch genommene Vorsorgen für Rechtsrisiken und Vertriebsmaßnahmen in Höhe von insgesamt 0,5 Mrd. € aus.

Der Volkswagen Konzern hat hinsichtlich der ausstehenden Verpflichtungen in Fremdwährung begonnen, Kursicherungsgeschäfte abzuschließen.

Des Weiteren waren Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Lkw-Bereich in Südamerika (0,1 Mrd. €) sowie für das im Jahr 2011 von der Europäischen Kommission gegen die europäischen Lkw-Hersteller, darunter MAN und Scania, eingeleitete Kartellverfahren (0,4 Mrd. €) zu bilden. Infolge des behördlich angeordneten Austauschs von möglicherweise fehlerbehafteten zugelieferten Airbags des Herstellers Takata waren im Berichtszeitraum weitere Vorsorgen in Höhe von 0,2 Mrd. € zu erfassen. Weitere Angaben zu dem Kartellverfahren und dem Austausch von Airbags der Firma Takata finden sich in den Abschnitten „Rechtsstreitigkeiten“ beziehungsweise „Eventualforderungen und -verbindlichkeiten“.

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 potentiellen Tochterunternehmen partizipiert und diese Rückflüsse beeinflussen kann.

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Am 22. Juni 2016 hat der Volkswagen Konzern über die Volkswagen New Mobility Luxembourg S.A., Luxemburg, Luxemburg, einen Anteil von 28,1 % an dem On-Demand-Mobilitätsunternehmen GT Gettaxi Limited, Limassol, Zypern (GETT) erworben. GETT ist mit seinen Tochtergesellschaften in mehr als 60 Städten weltweit aktiv und zählt zu den wachstumsstärksten Vermittlern von Fahrdienstleistungen auf Abruf („Ride Hailing“). Im Rahmen einer gemeinsamen Wachstumsstrategie sollen diese Dienste weiter ausgebaut werden. Die strategische Investition beläuft sich auf 264 Mio. €. Die Beteiligung an GETT wird im Konzernabschluss unter den At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen.

Audi, die BMW Group und die Daimler AG haben sich zu je 33,3 % an der im Jahr 2015 gegründeten There Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), beteiligt. Mit Wirkung zum 4. Dezember 2015 hat die There Holding B.V. über ein 100%-iges Tochterunternehmen, die There Acquisition B.V., Rijswijk (Niederlande), alle Anteile an der HERE Gruppe erworben. Auf Audi entfällt dabei ein Anteil von 0,7 Mrd. €. Am 29. Januar 2016 wurde die There Acquisition B.V. in HERE International B.V. umbenannt. Die Beteiligung an der There Holding B.V. wird im Konzernabschluss unter den At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen. Die Kaufpreisallokation wurde im ersten Halbjahr abgeschlossen.

BETEILIGUNGEN AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Der Volkswagen Konzern war über seinen 50%-Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, Niederlande, (GMH) mittelbar zu 50 % an dessen Tochterunternehmen LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, (LeasePlan) beteiligt. Die Geschäftstätigkeit der GMH bestand in dem Halten der Beteiligung an LeasePlan. LeasePlan ist ein niederländischer Finanzdienstleistungskonzern, dessen Kerngeschäft das Leasing- und Fuhrparkmanagement ist. Die Hauptniederlassung der GMH ist in Amsterdam, Niederlande.

Am 23. Juli 2015 hat die GMH ihre 100%-ige Beteiligung an LeasePlan an ein Konsortium aus internationalen Investoren verkauft. Im Januar 2016 wurden die letzten Genehmigungen für den Verkauf von LeasePlan an ein internationales Investorenkonsortium durch die zuständigen Behörden erteilt. Die rechtliche Übertragung der LeasePlan-Anteile an das Konsortium wurde am 21. März 2016 vollzogen.

Der Gesamtwert der Transaktion belief sich auf rund 3,7 Mrd. € zuzüglich Zinsen in Höhe von 31,5 Mio. €. Für den Volkswagen Konzern ergab sich hieraus in 2016 ein positiver Effekt auf die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts und die Netto-Liquidität von 2,2 Mrd. € sowie unter Berücksichtigung des abgehenden At-Equity-Anteils an der GMH ein Ertrag in Höhe von 0,2 Mrd. €, der im Finanzergebnis ausgewiesen wird. Mit Vollzug der Transaktion wurde die bisher durch den Volkswagen Konzern gewährte Kreditlinie von 1,3 Mrd. € aufgehoben.

SONSTIGE BETEILIGUNGEN

Am 29. August 2015 wurde der Schiedsspruch im Verfahren zwischen der Suzuki Motor Corporation und der Volkswagen AG den Parteien zugestellt. Darin wurde Volkswagen vertragstreues Verhalten bescheinigt. Das Schiedsgericht bestätigte zudem eine Vertragsverletzung durch Suzuki und räumt Volkswagen dem Grunde nach Schadensersatzansprüche ein. Zudem stellte das Schiedsgericht fest, dass den Vertragsparteien ein ordentliches Kündigungsrecht des Kooperationsvertrages zustehe. Dieses Kündigungsrecht habe Suzuki ausgeübt, so dass die Kooperation beendet sei. Die Verträge seien so auszulegen, dass Volkswagen bei Beendigung der Kooperation die Beteiligung an Suzuki abgeben müsse. Volkswagen hat in diesem Zusammenhang am 17. September 2015 seine Suzuki Beteiligung von 19,9 % zum Börsenwert von 3,1 Mrd. € an Suzuki verkauft. Aus der Veräußerung der Anteile ergab sich im 3. Quartal des Vorjahres ein Ertrag in Höhe von 1,5 Mrd. €.

Im Februar 2016 haben sich Volkswagen und Suzuki hinsichtlich der von Volkswagen geltend gemachten Schadensersatzansprüche im Rahmen eines Vergleichs geeinigt.

ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2016	2015
Fahrzeuge	68.890	71.823
Originalteile	7.582	7.237
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	6.479	5.509
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	4.782	4.672
Power Engineering	1.672	1.812
Motorräder	409	361
Vermiet- und Leasinggeschäft	10.775	10.170
Zinsen und ähnliche Erträge	3.309	3.409
Sonstige Umsatzerlöse	4.038	3.783
	107.935	108.776

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 948 Mio. € (Vorjahr: 972 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus werden in den Kosten der Umsatzerlöse neben den planmäßigen auch außerplanmäßige Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte berücksichtigt. Die auf Basis aktualisierter Wertminderungstests ermittelten außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf insgesamt 572 Mio. € (Vorjahr: 260 Mio. €). Die Basis zur Berechnung der außerplanmäßigen Abschreibungen bildet der Nutzungswert der Produkte des Volkswagen Konzerns. Der Anstieg der außerplanmäßigen Abschreibungen resultiert im Wesentlichen aus verringerten Nutzungswerten verschiedener Produkte im Segment Pkw aufgrund von erwarteten Volumrückgängen (siehe auch Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“).

3. Forschungs- und Entwicklungskosten im Konzernbereich Automobile

Mio. €	1. HALBJAHR		%
	2016	2015	
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	6.619	6.648	-0,4
davon: aktivierte Entwicklungskosten	2.582	2.170	19,0
Aktivierungsquote in %	39,0	32,6	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.803	1.521	18,6
Forschungs- und Entwicklungskosten lt. GuV	5.840	5.999	-2,6

4. Ergebnis je Aktie

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

Da die unverwässerte und die verwässerte Zahl der Aktien identisch sind, entspricht das unverwässerte auch dem verwässerten Ergebnis je Aktie. Gemäß § 27 Abs. 2 Ziffer 1 der Satzung der Volkswagen AG steht jeder Vorzugsaktie auch im Verlustfall ein Vorzugsgewinnanteil von 0,11 € zu, der aufgrund der kumulativen Ausgestaltung in Folgeperioden nachzuzahlen wäre, sofern es zu keiner Dividendenausschüttung für das abgeschlossene Geschäftsjahr kommen sollte und somit bei der Ermittlung des Ergebnisses je Aktie für das laufende Geschäftsjahr zu berücksichtigen ist. Der auf dem handelsrechtlichen Ergebnis der Volkswagen AG basierende Dividendenvorschlag ist für die Ermittlung des Ergebnisses je Aktie nach IAS 33 unbeachtlich. Eine Berücksichtigung der Verteilung weiterer Gewinnanteile gemäß § 27 Abs. 2 Ziffer 2 und 3 der Satzung der Volkswagen AG, wonach im Falle der Vollausschüttung jeder Vorzugsaktie eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zusteht, erfolgt im Rahmen der Ermittlung des Ergebnisses je Aktie nur bei einem den Aktionären der Volkswagen AG zuzurechnenden positiven Ergebnis nach Steuern.

Die Volkswagen AG hatte in den Jahren 2012 und 2013 über eine Tochtergesellschaft, die Volkswagen International Finance N.V. Amsterdam (Emittentin), zwei Pflichtwandelanleihen mit identischen Ausstattungsmerkmalen in Höhe von insgesamt 3,7 Mrd. € begeben, deren Laufzeit am 9. November 2015 endete. Die Anleihebedingungen sahen vorzeitige Wandlungsmöglichkeiten vor, aus deren Inanspruchnahmen im Vorjahr 27.091 neue Vorzugsaktien geschaffen wurden. Gemäß den Anleihebedingungen waren die Pflichtwandelanleihen spätestens am Ende der Laufzeit durch die Ausgabe neuer Vorzugsaktien zu bedienen. Am Endfälligkeitstag, dem 9. November 2015, wurde das verbleibende Volumen beider Anleihen durch die Emittentin pflichtgemäß gewandelt und dadurch 25.536.876 neue Vorzugsaktien geschaffen.

Beim Vorjahresvergleich ist zu berücksichtigen, dass gemäß IAS 33.26 die Anzahl der im Vorjahr enthaltenen potenziellen Vorzugsaktien rückwirkend durch die tatsächlich im Zuge der freiwilligen und pflichtgemäßen Wandlung entstandenen Aktien zu ersetzen war.

		2. QUARTAL		1. HALBJAHR	
		2016	2015*	2016	2015*
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien					
Stammaktien: unverwässert	Mio. Stück	295,1	295,1	295,1	295,1
verwässert	Mio. Stück	295,1	295,1	295,1	295,1
Vorzugsaktien: unverwässert	Mio. Stück	206,2	206,2	206,2	206,2
verwässert	Mio. Stück	206,2	206,2	206,2	206,2
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	1.214	2.731	3.579	5.663
Anteil von Minderheiten	Mio. €	3	5	6	7
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	56	56	112	99
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	1.155	2.671	3.461	5.558
Ergebnis je Aktie					
Stammaktien: unverwässert	€	2,30	5,33	6,88	11,06
verwässert	€	2,30	5,33	6,88	11,06
Vorzugsaktien: unverwässert	€	2,30	5,33	6,94	11,12
verwässert	€	2,30	5,33	6,94	11,12

* Das Vorjahr wurde aufgrund IAS 33.26 angepasst.

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE
VOM 1. JANUAR ZUM 30. JUNI 2016

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2016	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.06.2016
Immaterielle Vermögenswerte	61.147	2.701	80	2.284	61.483
Sachanlagen	50.171	4.606	193	4.220	50.364
Vermietete Vermögenswerte	33.173	10.064	4.542	3.485	35.210

6. Vorräte

Mio. €	30.06.2016	31.12.2015
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.155	4.021
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3.891	3.927
Fertige Erzeugnisse, Waren	24.778	23.083
Kurzfristiges Vermietvermögen	4.688	3.861
Geleistete Anzahlungen	204	156
	37.716	35.048

Im Berichtszeitraum wurden im Zusammenhang mit der Dieselhematik Wertberichtigungen auf Vorräte in Höhe von 0,2 Mrd. € erfasst. Darüber hinaus waren keine wesentlichen Wertminderungen und Zuschreibungen auf Vorräte vorzunehmen.

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.06.2016	31.12.2015
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	12.987	11.132
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	19.660	16.440
	32.646	27.572

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2016 mit 271 Mio. € (Vorjahr: 386 Mio. €) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

8. Eigenkapital

Im März 2015 hat die Volkswagen AG über eine Tochtergesellschaft, die Volkswagen International Finance N.V. Amsterdam (Emittentin), eine nicht besicherte, nachrangige Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 2,5 Mrd. € emittiert. Nach IAS 32 ist die Hybridanleihe vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien und 206.205.445 nennwertlosen Vorzugsaktien zusammen und beträgt 1.283 Mio. € (Dezember 2015: 1.283 Mio. €).

Im Berichtszeitraum hat die Volkswagen AG eine Dividende in Höhe von 68 Mio. € (Vorjahr: 2.294 Mio. €) ausgeschüttet. Davon entfielen 32 Mio. € (Vorjahr: 1.416 Mio. €) auf Stammaktien und 35 Mio. € (Vorjahr: 878 Mio. €) auf Vorzugsaktien.

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

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2016	31.12.2015
Anleihen und Schuldverschreibungen	56.175	58.824
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.686	11.101
Einlagengeschäft	2.544	1.141
Übrige Finanzschulden	2.093	2.226
	70.499	73.292

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2016	31.12.2015
Anleihen und Schuldverschreibungen	33.799	30.319
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	17.682	16.018
Einlagengeschäft	29.452	25.357
Übrige Finanzschulden	772	618
	81.706	72.313

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 2015 unter dem Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“.

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

Die erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente oder Teile von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Hierzu zählen im Wesentlichen die Zinskomponente bei Devisentermingeschäften aus Umsatzerlösabsicherungen, Warentermingeschäfte sowie Devisentermingeschäfte auf Warentermingeschäfte.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Schuldinstrumente) setzen wir mit ihrem Fair Value an. Änderungen des Fair Value werden erfolgsneutral im Eigenkapital nach Berücksichtigung latenter Steuern erfasst.

Sonstige Beteiligungen (grundsätzlich Anteile mit einer Beteiligungsquote von weniger als 20%) gelten auch als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Soweit für diese Anteile kein aktiver Markt existiert und sich Fair Values nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln lassen, werden sie mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten bilanziert. Soweit Hinweise auf eine Wertminderung bestehen, wird der niedrigere Barwert der geschätzten künftigen Cash-flows angesetzt. Es besteht derzeit keine Absicht diese finanziellen Vermögenswerte zu veräußern.

Die Ermittlung des Fair Value wird anhand einheitlicher Bewertungsmethoden sowie Bewertungsparameter vorgenommen. Die Durchführung der Fair Value Bewertung bei Finanzinstrumenten der Stufe 2 und 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben in den einzelnen Konzernbereichen durchgeführt. Der Fair Value der den Minderheitsgesellschaftern gewährten Andienungs-/Ausgleichsrechte wird mittels eines Barwertmodells ermittelt, das auf der vertraglich vereinbarten Barabfindung einschließlich Ausgleichzahlung sowie der gesetzlichen Mindestverzinsung und einem laufzeitäquivalenten risikoadjustierten Diskontierungszinssatz basiert.

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

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

Der Fair Value von den zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten wie Forderungen und Verbindlichkeiten wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird grundsätzlich der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt. Zur Überleitung der nachfolgenden Tabellen werden Eigenkapitalinstrumente, die zum Buchwert angesetzt worden sind, der Stufe 3 der Fair Value Hierarchie zugeordnet.

**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 31. DEZEMBER 2015**

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	Fair Value	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	NICHT IM ANWENDUNGS- BEREICH DES IFRS 7	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2015
	Buchwert	Buchwert		Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	10.904	10.904
Sonstige Beteiligungen	211	–	–	–	763	974
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	63.185	64.630	–	–	63.185
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	996	4.484	4.492	1.249	–	6.730
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	11.132	11.132	–	–	11.132
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	46.888	46.888	–	–	46.888
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	885	7.963	7.963	1.196	–	10.043
Wertpapiere	15.007	–	–	–	–	15.007
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	20.871	20.871	–	–	20.871
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	73.292	73.844	–	–	73.292
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.325	1.996	1.998	2.580	–	5.901
Kurzfristige Schulden						
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	3.933	3.783	–	–	3.933
Finanzschulden	–	72.313	72.313	–	–	72.313
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	20.460	20.460	–	–	20.460
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.074	5.551	5.551	3.725	–	10.350

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 30. JUNI 2016

Mio. €	ZUM	ZU FORTGEFÜHRTEN	FAIR VALUE	DERIVATIVE	NICHT IM	BILANZ-
	FAIR VALUE	ANSCHAFFUNGSKOSTEN		FINANZ-	ANWENDUNGS-	
	BEWERTET	BEWERTET		IN SICHERUNGS-	BEREICH DES	ZUM
	Buchwert	Buchwert		BEZIEHUNGEN	IFRS 7	30.06.2016
				Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	6.897	6.897
Sonstige Beteiligungen	181	–	–	–	746	927
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	65.132	67.321	–	–	65.132
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	16	2.930	2.978	2.946	–	5.892
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	12.987	12.987	–	–	12.987
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	47.805	47.805	–	–	47.805
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	748	9.904	9.904	1.553	–	12.205
Wertpapiere	15.252	–	–	–	–	15.252
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	29.691	29.691	–	–	29.691
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	70.499	70.890	–	–	70.499
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.049	2.039	2.043	1.454	–	4.542
Kurzfristige Schulden						
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	3.689	3.826	–	–	3.689
Finanzschulden	–	81.706	81.706	–	–	81.706
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	21.811	21.811	–	–	21.811
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.310	5.989	5.989	1.801	–	9.099

Eine Übersicht der zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden enthält folgende Tabellen:

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2015	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	211	117	–	94
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	996	–	976	20
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	885	–	879	6
Wertpapiere	15.007	15.007	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.325	–	1.142	183
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.074	–	778	296

Mio. €	30.06.2016	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	181	89	–	92
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	16	–	–10	26
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	748	–	741	7
Wertpapiere	15.252	15.252	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.049	–	906	143
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.310	–	1.244	65

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2015	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.249	–	1.249	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.196	–	1.196	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.580	–	2.573	7
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	3.725	–	3.725	–

Mio. €	30.06.2016	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.946	–	2.942	3
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.553	–	1.553	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.454	–	1.453	1
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.801	–	1.801	–

Die Zuordnung der Fair Values zu den drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Darunter fallen zum Beispiel Wertpapiere und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise von Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven sowie Rohstoffpreise verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden. Stufe 3 Fair Values 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 gezeigt. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei insbesondere die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuellen Diskontzinssätze verwendet. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Value für die Restwertsicherungsmodelle sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle.

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2015*	178	249
Währungsänderungen	6	0
Gesamtergebnis	1	66
erfolgswirksam	0	62
erfolgsneutral	1	4
Zugänge (Zukäufe)	0	–
Realisierungen	–5	–36
Umgliederung in Stufe 2	0	–20
Stand am 30.06.2015*	181	259
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	0	–62
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–	–
Finanzergebnis	0	–62
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	1	–10

* Das Vorjahr wurde angepasst.

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2016	119	251
Währungsänderungen	-3	0
Gesamtergebnis	9	16
erfolgswirksam	5	19
erfolgsneutral	3	-3
Zugänge (Zukäufe)	1	-
Realisierungen	-1	-36
Umgliederung in Stufe 2	0	-23
Stand am 30.06.2016	125	208
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	5	-19
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-	-
Finanzergebnis	5	-19
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	5	1

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

Für den Fair Value der Warendermingschäfte 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 Warendermingschäfte zum 30. Juni 2016 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 5 Mio.€ und das Eigenkapital 2 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 um 10% höher werden, würde das Ergebnis nach Ertragsteuern um 1 Mio.€ höher ausfallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte um 10% niedriger werden, würde das Ergebnis nach Ertragsteuern um 1 Mio.€ niedriger ausfallen.

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 2016 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 244 Mio.€ höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. Juni 2016 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 244 Mio.€ niedriger ausgefallen.

12. Kapitalflussrechnung

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

Mio. €	30.06.2016	30.06.2015
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	29.691	17.598
Termingeldanlagen	-352	-691
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	29.338	16.906

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2016	2015*
Kapitaleinzahlungen	-	2.457
Dividendenzahlungen	-277	-2.429
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-3	0
Sonstige Veränderungen	-19	-2
Aufnahme von Anleihen	4.560	12.963
Tilgung von Anleihen	-12.464	-10.204
Veränderung der übrigen Finanzschulden	16.394	-1.452
Leasingzahlungen	-22	-16
	8.169	1.318

* Das Vorjahr wurde angepasst.

13. Segmentberichterstattung

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Volkswagen Konzern. Der Mehrmarkenstrategie folgend wird jede Marke (Geschäftssegment) des Konzerns von einem eigenen Markenvorstand geleitet. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen. Die Segmentberichterstattung besteht aus den vier berichtspflichtigen Segmenten Pkw, Nutzfahrzeuge, Power Engineering und Finanzdienstleistungen. Die Zusammenfassung der Geschäftssegmente zu berichtspflichtigen Segmenten erfolgt aufgrund vergleichbarer wirtschaftlicher Merkmale (insbesondere Art der Produkte beziehungsweise Dienstleistungen, Vernetzung in den Entwicklungs-, Produktions- und Vertriebsprozessen sowie Vergleichbarkeit der Kundengruppen).

Die Aktivitäten des Segments Pkw erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Pkw sowie das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen. In dem Segment werden grundsätzlich die einzelnen Pkw-Marken des Volkswagen Konzerns auf konsolidierter Basis zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst.

Das Segment Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion sowie den Vertrieb von leichten Nutzfahrzeugen, Lastkraftwagen und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen.

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

Die Tätigkeit des Segments Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagementgeschäft sowie Mobilitätsangebote.

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

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

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

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

BERICHTSSEGMENTE 1. HALBJAHR 2015

Mio. €	Pkw	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	81.358	12.150	1.812	13.364	108.684	92	108.776
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	7.760	3.001	1	1.319	12.081	-12.081	-
Umsatzerlöse	89.118	15.151	1.813	14.683	120.765	-11.989	108.776
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	6.215	349	5	1.120	7.689	-868	6.820

BERICHTSSEGMENTE 1. HALBJAHR 2016

Mio. €	Pkw	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	80.074	12.410	1.672	13.850	108.005	-70	107.935
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	8.833	3.179	1	1.539	13.553	-13.553	-
Umsatzerlöse	88.907	15.589	1.673	15.388	121.558	-13.623	107.935
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	4.145	285	-18	1.177	5.589	-250	5.339

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2016	2015
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	5.589	7.689
Nicht zugeordnete Bereiche	40	113
Konzernfinanzierung	12	10
Konsolidierung	-302	-991
Operatives Ergebnis	5.339	6.820
Finanzergebnis	-528	843
Konzernergebnis vor Steuern	4.810	7.664

14. Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Die Porsche SE hat sich Ende September 2015 mit der Suzuki Motor Corporation über den außerbörslichen Erwerb von 1,5% der Stammaktien an der Volkswagen AG geeinigt. Zum 30. Juni 2016 hält die Porsche SE mit 52,2% die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG.

Auf der Außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche SE nicht die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15% der Stammaktien gehören. Die Porsche SE hat aber die Möglichkeit, an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken und gilt damit als nahe stehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	1. HALBJAHR		1. HALBJAHR	
	2016	2015	2016	2015
Porsche SE	6	5	1	2
Aufsichtsräte	1	3	2	2
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	419	571	340	353
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	6.477	6.367	559	566
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	96	59	374	311
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	2	2	2	1

Mio. €	FORDERUNGEN (EINSCHL. ERHALTENE SICHERHEITEN) AN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.06.2016	31.12.2015	30.06.2016	31.12.2015
	Porsche SE	329	334	101
Aufsichtsräte	0	0	278	165
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.146	1.015	1.022	1.418
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	8.500	7.495	1.649	2.343
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	63	40	452	518
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	0	0	0

In den von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen empfangenen Lieferungen und Leistungen der ersten sechs Monate sind die gefassten Dividendenbeschlüsse in Höhe von 3.488 Mio. € (Vorjahr: 4.589 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen an die Porsche SE setzen sich aus einer Forderung aus einem Darlehensvertrag und Forderungen aus Grunderwerbsteuern zusammen. Die Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE bestehen im Wesentlichen aus Festgeldanlagen.

Die Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsräten in Höhe von 278 Mio. € beinhalten im Wesentlichen verzinsliche Bankguthaben von Aufsichtsräten, die zu marktüblichen Konditionen bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns angelegt wurden.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 115 Mio. €.

15. Virtuelle Aktien

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat in seiner Sitzung am 22. April 2016 das Angebot der Mitglieder des Vorstands angenommen, für die im Zeitpunkt des Beschlusses aktiven Vorstandsmitglieder einen Anteil von 30 % der variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 zurückzubehalten und mittels virtueller Aktien unter den Vorbehalt der zukünftigen Aktienkursentwicklung zu stellen. Für weitere Details verweisen wir auf unsere Ausführungen im Vergütungsbericht im Geschäftsbericht 2015.

Die Verpflichtungen aus diesen virtuellen Aktien werden gemäß IFRS 2 als "cash-settled plan" bilanziert und mittels eines anerkannten Bewertungsverfahrens zum Fair Value bewertet. Aus der Verknüpfung des ursprünglichen Bonus (5,7 Mio. €) an die zukünftige Aktienkursentwicklung ergab sich zum 22. April 2016 ein Ertrag in Höhe von 1,5 Mio. €. Aufgrund der Aktienkursentwicklung bis zum 30. Juni 2016 wurden im zweiten Quartal Aufwendungen in Höhe von 0,6 Mio. € erfasst. Der Fair Value der Verpflichtung gegenüber den Vorständen zum 30. Juni 2016 beträgt 4,9 Mio. €. Sofern sämtliche Vorstandsmitglieder zum 30. Juni 2016 ausgeschieden wären, hätte die Verpflichtung (innerer Wert) insgesamt 4,9 Mio. € betragen.

16. Rechtsstreitigkeiten

Der Konzernabschluss der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2015 enthält unter dem Abschnitt „Rechtsstreitigkeiten“ ausführliche Informationen zu Rechtsstreitigkeiten und rechtlichen Verfahren.

Gegenüber diesem Stand haben sich im Wesentlichen folgende Änderungen ergeben:

VOLKSWAGEN ERZIELT VERGLEICHSVEREINBARUNGEN

Im Juni 2016 hat Volkswagen die Öffentlichkeit darüber informiert, dass die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America, Inc. sowie bestimmte verbundene Unternehmen im Hinblick auf die im US-Bundesstaat Kalifornien anhängige „Multi-District Litigation“ Vergleichsvereinbarungen in den USA mit dem US-amerikanischen Justizministerium U.S. Department of Justice (DOJ), der US-amerikanischen Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA), der Federal Trade Commission (FTC) sowie der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) und privaten Klägern, die durch das sogenannte Steuerungskomitee der Kläger „Plaintiffs’ Steering Committee (PSC)“ vertreten werden, geschlossen haben. Mit den Vergleichsvereinbarungen, sofern endgültig genehmigt, werden bestimmte zivilrechtliche Ansprüche im Zusammenhang mit betroffenen Dieselfahrzeugen mit Motoren der Variante 2,0l TDI der Marken Volkswagen Pkw und Audi in den USA beigelegt. Die Vergleichsvereinbarungen müssen vom Gericht noch endgültig genehmigt werden.

Die beabsichtigten Vergleichsvereinbarungen beinhalten mögliche Fahrzeurrückkäufe beziehungsweise die vorzeitige Leasingrücknahme von Leasing-Fahrzeugen oder die kostenlose technische Anpassung von Fahrzeugen betroffener Kunden, sofern die entsprechenden Maßnahmen zur Umrüstung durch EPA und CARB freigegeben worden sind. Volkswagen erklärte sich bereit, zusätzlich Ausgleichszahlungen an betroffene Eigentümer und Leasingnehmer vorzunehmen.

Zusätzlich erklärte sich Volkswagen bereit, Umweltprogramme zu unterstützen. Über einen Zeitraum von drei Jahren zahlt Volkswagen einen Betrag in Höhe von 2,7 Mrd. US-Dollar in einen von einem gerichtlich bestellten Treuhänder verwalteten Umweltfonds ein, um überhöhte Stickoxid (NO_x)-Emissionen auszugleichen. Volkswagen investiert darüber hinaus über einen Zeitraum von zehn Jahren insgesamt 2,0 Mrd. US-Dollar in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern.

Volkswagen hat außerdem separate Vereinbarungen mit den Attorney Generals von 44 US-Bundesstaaten, dem District of Columbia und Puerto Rico erzielt, mit denen bestehende oder mögliche künftige Verbraucherschutzklagen und Klagen wegen unlauteren Wettbewerbs – im Hinblick auf Fahrzeuge in den USA mit Motoren des Typs 2,0l TDI und 3,0l TDI – für einen Vergleichsbetrag in Höhe von 603 Mio. US-Dollar beigelegt werden.

Die zivilrechtlichen Ansprüche des DOJ, der FTC und privater Kläger, die vom PSC im Zusammenhang mit 3,0l TDI Fahrzeugen vertreten werden, durch das DOJ im Auftrag der EPA angestrebte Bußgelder, mögliche Klagen von US-Bundesstaaten wegen Verletzung des Umweltrechts in Zusammenhang mit den 2,0l und 3,0l TDI Fahrzeugen, die strafrechtlichen Untersuchungen des DOJ und verschiedene weitere geltend gemachte Ansprüche werden nicht mit diesen Vereinbarungen beigelegt.

ZIVILRECHTLICHE US-KLAGEN GERICHTET AUF BUSSGELDER WEGEN ANGBLICHER VERLETZUNGEN DES UMWELTRECHTS

Am 19. Juli 2016 reichten die US-Bundesstaaten Maryland, Massachusetts und New York bei ihren jeweiligen Landgerichten („state courts“) Klage gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen ein und forderten Bußgelder und Unterlassungsverfügungen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Maryland, Massachusetts und New York waren an den vorstehend beschriebenen staatlichen Vergleichen in Bezug

auf Verbraucherschutzklagen und Klagen wegen unlauteren Wettbewerbs beteiligt, wobei diese Vergleiche jedoch keine umweltrechtlichen Bußgelder einschlossen.

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken einschließlich angemessener Verteidigungs- und Rechtsberatungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik waren auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen im Berichtszeitraum zusätzliche Rückstellungen in Höhe von 1,7 Mrd. € zu bilden. Nicht in Anspruch genommene Vorsorgen für Rechtsrisiken in Höhe von 0,4 Mrd. € waren aufzulösen. Wesentliche Anpassungen bei den im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik bestehenden Eventualverbindlichkeiten haben sich nicht ergeben.

Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der umfassenden und aufwendigen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik gebildeten Rückstellungen für Rechtsrisiken sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten unverändert zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken.

KARTELLVERFAHREN

Im Jahr 2011 leitete die Europäische Kommission ein Kartellverfahren gegen die europäischen Lkw-Hersteller wegen unangemessenen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 ein und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte.

Mit ihrem Beschluss vom 19. Juli 2016 hat die Europäische Kommission mit Ausnahme von MAN und Scania gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen verhängt. Da MAN die EU-Kommission als Kronzeuge über die Absprachen informiert hatte, wurde das Unternehmen von einer Geldbuße ausgenommen.

Die Ermittlungen gegen Scania dauern an. Das Unternehmen hat entschieden, seine Verteidigungsrechte umfassend geltend zu machen. Um mögliche Strafen abdecken zu können, wurde eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. € gebildet.

17. Eventualforderungen und -verbindlichkeiten

Die US-Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) hat gemeinsam mit der Firma Takata am 5. Mai 2016 eine weitere Ausweitung des Rückrufs für diverse Modelle unterschiedlicher Hersteller, in denen bestimmte Airbags der Firma Takata verbaut wurden, verkündet. Daneben wurden auch Rückrufe in Kanada, Japan und Südkorea von den lokalen Behörden angeordnet. Von den Rückrufen sind auch Modelle des Volkswagen Konzerns betroffen. Hierfür wurden entsprechende Rückstellungen gebildet. Es kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass es zu weiteren Ausweitungen kommen könnte, die auch Modelle des Volkswagen Konzerns betreffen werden. Weitere Angaben gemäß IAS 37.86 können für den Sachverhalt derzeit aufgrund der noch andauernden technischen Untersuchungen und behördlichen Abstimmungen nicht angegeben werden.

Die Eventualverbindlichkeiten haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2015 insbesondere wechsellkursbedingt um 501 Mio. € auf 4.001 Mio. € erhöht.

18. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind im Vergleich zum Konzernabschluss 2015 nahezu unverändert geblieben. Dabei wurde ein Anstieg der Bestellobligos für Sachanlagen und Dienstleistungen teilweise ausgeglichen durch den Wegfall der Verpflichtungen aus einer unwiderruflichen Kreditzusage in Höhe von 1,3 Mrd. € an LeasePlan.

Deutscher Corporate Governance Kodex

Die aktuellen Erklärungen nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, der AUDIAG, der MANSE und der RENKAG sind auf den Internetseiten www.volkswagenag.com/ir, www.audi.de/cgk-erklaerung, www.corporate.man.eu/de beziehungsweise www.renk.eu/corporated-governance.html dauerhaft zugänglich.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Nach dem Schluss der ersten sechs Monate des Jahres 2016 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

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, 28. Juli 2016

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Matthias Müller

Karlheinz Blessing

Herbert Diess

Francisco Javier Garcia Sanz

Jochem Heizmann

Christine Hohmann-Dennhardt

Andreas Renschler

Rupert Stadler

Frank Witter

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung und verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, verkürzter Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2016, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 37w WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

Wir haben die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernzwischenabschlusses und des Konzernzwischenlageberichts 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 Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte 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 Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind.

Ohne unser Urteil einzuschränken, weisen wir auf die im Anhang des Konzernzwischenabschlusses im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“ und im Konzernzwischenlagebericht im Kapitel „Prognose-, Risiko- und Chancenbericht“ dargestellten aktualisierten Informationen im Zusammenhang mit der Abgasthematik hin, die im Wesentlichen auf die im Konzernabschluss 2015 sowie die im zusammengefassten Lagebericht zum 31. Dezember 2015 dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen verweisen.

Auf der Grundlage der dargestellten und diesem Konzernzwischenabschluss zugrundeliegenden ersten Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten Maßnahmen zur Aufklärung des Sachverhalts gibt es keine Bestätigung dafür, dass Vorstandsmitglieder vor Sommer 2015 Kenntnis von der bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten. Sollten im Rahmen der weiteren Aufklärungen neue Erkenntnisse über einen früheren Informationsstand der Vorstandsmitglieder über die bewusste Manipulation der Steuerungssoftware gewonnen werden, könnte dies gegebenenfalls Auswirkungen auf den Konzernzwischenabschluss als auch auf den Jahres- beziehungsweise Konzernabschluss 2015 sowie auf den zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2015 und die Vergleichszahlen 2014 haben.

Die bislang gebildeten Rückstellungen für Gewährleistungen und Rechtsrisiken basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand. Aufgrund der Vielzahl der erforderlichen technischen Lösungen sowie der mit den laufenden und erwarteten Rechtsstreitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der Risiken anders ausfallen kann.

Hannover, den 28. Juli 2016

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Norbert Winkeljohann	Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer	Wirtschaftsprüfer

Impressum

HERAUSGEBER

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

INVESTOR RELATIONS

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

FINANZKALENDER

27. Oktober 2016
Zwischenbericht Januar – September 2016

Neben der deutschen Fassung erscheint der
Zwischenbericht in englischer Sprache.

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

Printed in Germany
658.809.568.00

