

VOLKSWAGEN GROUP

ZWISCHENBERICHT

JANUAR - MÄRZ 2024

1 Aktuelles

- 1 Wesentliche Zahlen
- 2 Wesentliche Fakten
- 3 Group News

8 Zwischenlagebericht

- 8 Volkswagen Aktie
- 10 Geschäftsverlauf
- 22 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
- 29 Ausblick

31 Marken und Geschäftsfelder

35 Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

- 35 Gewinn- und Verlustrechnung
- 36 Gesamtergebnisrechnung
- 37 Bilanz
- 38 Eigenkapitalentwicklung
- 39 Kapitalflussrechnung
- 40 Anhang
- 61 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

Dieses Dokument liegt ebenfalls in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor. Alle Zahlen im Bericht sind jeweils für sich gerundet; dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Geschäftsjahres in Klammern dargestellt.

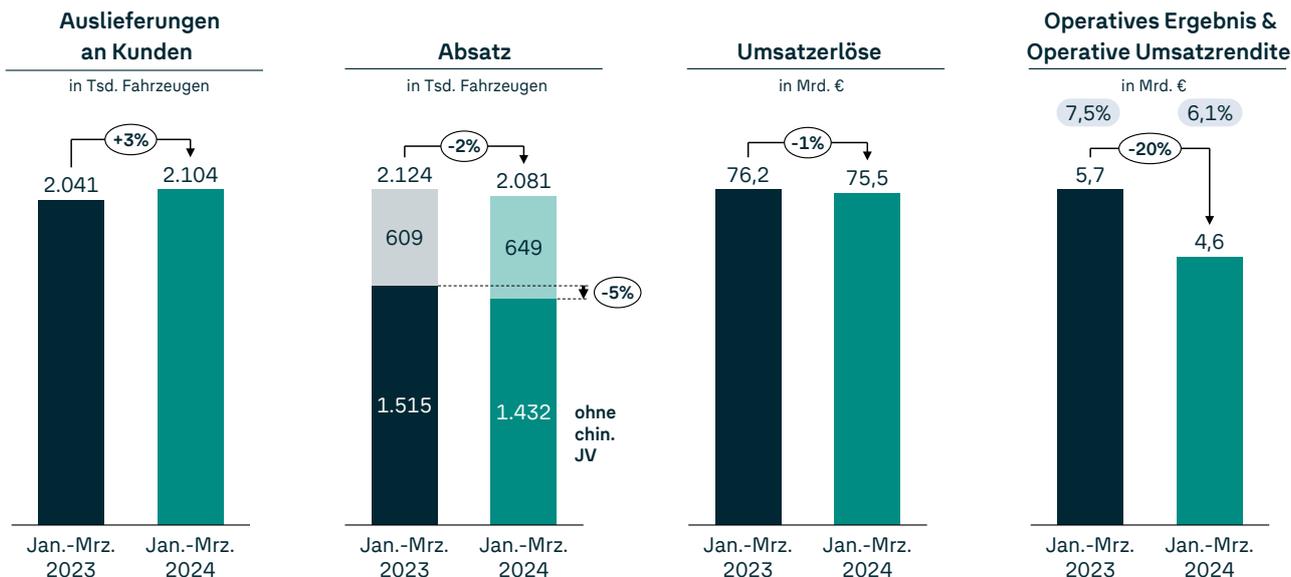
Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um Verständnis, dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung keine geschlechterspezifischen Formulierungen verwenden. Die gewählte Form steht stellvertretend für alle Geschlechter.

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

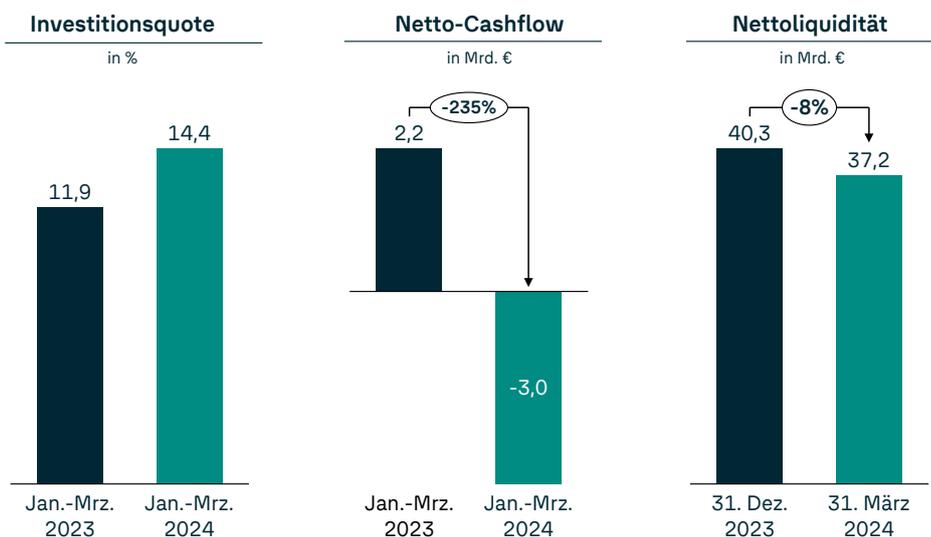
Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter: www.volkswagen-group.com/investoren

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN



KONZERNBEREICH AUTOMOBILE



Die Mengendaten umfassen auch die nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (chin. JV); die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Der Konzernbereich Automobile beinhaltet die Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

Wesentliche Fakten

- > **Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns steigen inklusive der chinesischen Joint Ventures in den ersten drei Monaten 2024 auf 2,1 (2,0) Mio. Fahrzeuge; Westeuropa in der Größenordnung des Vorjahres, Zuwächse in allen anderen Vertriebsregionen weltweit**
- > **Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge an Kunden marktbedingt und aufgrund von Engpässen in der Teileversorgung gegenüber Vorjahr leicht rückläufig (- 3,3 %); Anteil an den Auslieferungen des Konzerns bei 6,5 (6,9) %**
- > **Umsatzerlöse des Konzerns mit 75,5 (76,2) Mrd. € leicht unter Vorjahr**
- > **Operatives Ergebnis mit 4,6 (5,7) Mrd. € rückläufig, im Wesentlichen absatz- und mixbedingt sowie aufgrund gestiegener Zinsaufwendungen im Konzernbereich Finanzdienstleistungen; Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting von - 0,4 (- 1,3) Mrd. €**
- > **Ergebnis vor Steuern geht auf 5,2 (6,5) Mrd. € zurück; Ergebnis nach Steuern sinkt um 1,0 Mrd. € auf 3,7 Mrd. €**
- > **Netto-Cashflow des Automobilbereichs beläuft sich auf - 3,0 (2,2) Mrd. €; Investitionsquote im Konzernbereich Automobile bei 14,4 (11,9) %**
- > **Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile mit 37,2 Mrd. € auf robusten Niveau**

Group News

NEUE PRODUKTE UND TECHNOLOGIEN VORGESTELLT

Im ersten Quartal 2024 stellten der Volkswagen Konzern und seine Marken neue Fahrzeuge und Technologien vor.

Anfang Januar 2024 präsentierte die Marke Volkswagen auf der Consumer Electronics Show (CES) in Las Vegas einen Golf, bei dem der auf künstlicher Intelligenz (KI) basierende Chatbot „ChatGPT“ in den Sprachassistenten IDA integriert ist. Aktuelle Volkswagen Modelle und Modelle anderer Konzernmarken auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB) und des weiterentwickelten Modularen Querbaukastens (MQB evo) mit Sprachassistenten – auch bereits in Kundenhand befindliche Fahrzeuge – erhalten künftig Zugriff auf den Chatbot. Damit können die Nutzer auf die ständig wachsende Datenbank der künstlichen Intelligenz zugreifen, sich während der Fahrt recherchierte Inhalte vorlesen lassen sowie in natürlicher Sprache mit dem Fahrzeug interagieren. Das Programm „Cerence Chat Pro“ des Technologiepartners Cerence Inc. ist die Basis der neuen Funktion, die dabei jedoch keinerlei Zugriff auf Fahrzeugdaten erhält.

Die Marke Volkswagen Pkw feierte im Februar 2024 die Weltpremiere des ID.7 Tourer. Das neue Topmodell der vollelektrischen ID.-Familie setzt mit seinem starken Performance-Antrieb, hohen Reichweiten und einem geräumigen Kofferraum neue Maßstäbe in Bezug auf Komfort und Funktionalität. Die progressive Schräghecklimousine gehört zu den ersten vollelektrischen Kombis der gehobenen Mittelklasse und bietet Platz für fünf Insassen und über 600 l Gepäckvolumen. Ein hochwertiges Cockpit, eine neue Klimaautomatik sowie Sitze mit Druckpunktmassage und Klimatisierung bieten Oberklasse-Anmutung. Mit der neuen Wellness In-Car App können zudem über drei vorkonfigurierte Programme (Fresh up, Calm Down und Power Break) verschiedene Fahrzeugfunktionen angepasst werden, die helfen können, das Wohlbefinden während der Fahrt oder bei Pausen zu steigern. Die App nutzt dabei je nach Fahrzeugausstattung die Ambientebeleuchtung, die Sound-Anlage, die Klimatisierung, die Schaltung des „Smart Glas“, die Sitzklimatisierung und die Sitzmassage sowie das ID.LIGHT und den Infotainment-Bildschirm. Den ID.7 Tourer wird es mit zwei Batteriegrößen geben; die Topversion soll Reichweiten von bis zu 685 km ermöglichen.

In Anlehnung an die dynamischen Modelle GTI, GTD oder GTE baut Volkswagen in der vollelektrischen ID.-Familie das Spektrum der sportlichen GTX-Varianten weiter aus: Die hochdynamischen Modelle ID.3 GTX und ID.7 GTX Tourer sind künftig mit starken Performance-Antrieben, einem individualisierten Exterieurdesign inklusive eigenen Front- und Lichtsignaturen sowie sportlichen Designdetails im Interieur erhältlich. Der ID. Buzz GTX ist künftig mit zwei Radständen erhältlich und bietet dank des starken 4MOTION-Allradantriebs optimale Zugkraft und Traktion in jeder Fahrsituation.

Anlässlich des 50. Geburtstags der Kompaktwagen-Ikone Golf präsentierte die Marke Volkswagen Pkw die Weiterentwicklung seines Bestsellers: Der neue Golf überzeugt mit einer neuen Infotainment-Generation, intuitivem Bedienkonzept, dem Sprachassistenten IDA mit KI-Integration, einer geschärften Front- und Heckpartie sowie effizienten Antrieben. Dazu zählen auch Plug-In-Hybride mit einer gesteigerten elektrischen Reichweite von bis zu rund 100 km. Darüber hinaus zielt erstmals im Golf ein illuminiertes Volkswagen Emblem die Front. Das exklusive Sondermodell Golf Edition 50 ergänzt das Angebotsspektrum. Es besticht mit 18-Zoll-Leichtmetallfelgen, abgedunkelten Fondscheiben, einem beleuchteten Kühlergrill sowie einer 3D-Plakette

„50“ auf den B-Säulen. Im Interieur unterstreichen Details wie „Edition 50“-Embleme in den vorderen Einstiegsleisten und der unteren Lenkradspange, Pedalkappen aus gebürstetem Edelstahl und ein schwarzer Dachhimmel die Exklusivität.

Škoda präsentierte im ersten Quartal 2024 seinen aufgewerteten Bestseller Octavia. Das Update der vierten Generation des mit Abstand meistverkauften Modells der Marke präsentiert sich mit aufgefrischem Design, neuem Kühlergrill und Matrix-LED-Scheinwerfern. Im Innenraum überzeugen unter anderem das 10 Zoll Digital Cockpit, ein 13 Zoll Infotainment-Display, die Zweizonen-Climatronic sowie Designausstattungen mit noch mehr nachhaltigen Materialien. Später soll der KI-Chatbot „ChatGPT“ den Serienumfang ergänzen. Zusätzliche Sicherheits- und Assistenzsysteme optimieren die aktive und passive Sicherheit. Vier Benziner und zwei Dieselaggregate plus Mild-Hybridoptionen decken eine Leistungsspanne von 85 kW (115 PS) bis 195 kW (265 PS) ab. Der Octavia wird weiterhin als Fließhecklimousine und Kombiversion angeboten.

Das Flaggschiff der Škoda Modellpalette mit Verbrennungsmotor startete in eine neue Modellgeneration: Der neue Superb Combi bietet größere Abmessungen und eine Vielzahl an neuen Technologien. Ein aufgeräumtes und praktisches Interieurdesign mit nachhaltigen Materialien überzeugt ebenso wie intuitive Bedienelemente und ein KI-unterstütztes Infotainment. Innovative Assistenzsysteme, eine neue Generation von Matrix-LED-Hauptscheinwerfern und das Dynamic Chassis Control (DCC Plus) erhöhen die Sicherheit. Mit einer verbesserten Aerodynamik und sechs modernen Antriebsoptionen ist der Superb Combi effizienter als sein Vorgänger. Die Leistungsspanne reicht von 110 kW (150 PS) bis 195 kW (265 PS). Das Motorenangebot umfasst auch eine Plug-in-Hybridvariante mit bis zu rund 100 km elektrischer Reichweite sowie einen 1,5 l TSI mit Mild-Hybridtechnologie.

Zudem hat Škoda seine erfolgreichen Kompaktmodelle umfangreich aufgefrischt: Dem Scala verleihen neu gestaltete Front- und Heckschürzen einen noch sportlicheren Auftritt, beim Kamiq sorgen sie für eine stärkere SUV-Präsenz als zuvor. Die scharf gezeichneten Matrix-LED-Scheinwerfer sind für beide Kompaktmodelle erstmals erhältlich, zudem erhalten beide Baureihen ein neues Interieurdesign mit nachhaltigen Materialien. Drei effiziente Verbrennungsmotoren sowie ein umfassendes Angebot an Sicherheitsfunktionen und Assistenzsystemen runden die Modellpflege ab.

SEAT feiert den 40. Geburtstag des Ibiza mit einem weiteren Sondermodell: Der Ibiza FR „Anniversary Edition“ besticht mit der exklusiven Farbe Graphene Grey für die Karosserie und Cosmo Grey für die 18-Zoll-Leichtmetallräder sowie dem gelaserten „Anniversary Limited Edition“-Logo auf der B-Säule. Im Innenraum bieten Textilschalensitze ein neues Maß an Dynamik und Komfort. Dazu fallen matte Oberflächen aus dunklem Aluminium an den Türen und auf der Mittelkonsole sowie ein gelasertes „Anniversary Limited Edition“-Logo auf der Türschwelle auf.

CUPRA setzte mit einer leistungsstärkeren Version seines vollelektrischen Modells Born neue Impulse: Der Born VZ bringt 240 kW (326 PS) Leistung auf die Straße – eine Steigerung von 40% gegenüber der bisherigen e-Boost-Version. Das Drehmoment wurde um 75% auf beeindruckende 545 Nm erhöht. Damit gelingt der Sprint von 0 auf 100 km/h in nur 5,7 sec. Die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 200 km/h. Ein neues adaptives DCC-Sportfahrwerk, ein reaktionsschnelles Lenkverhalten und ein direkteres Bremsgefühl sorgen zusammen für ein dynamisches Fahrerlebnis. Das Exterieurdesign wird von neuen Außenfarben und 20-Zoll-Leichtmetallfelgen bestimmt. Die Highlights im Innenraum sind CUPBucket-Sitze aus nachhaltigem Material sowie Rekuperations-Schaltwippen am Lenkrad, mit denen der Fahrer zwischen drei Stufen der Energierückgewinnung wählen kann.

Die Marke Audi feierte im März das Debüt des Q6 e-tron, die neue technologische Speerspitze im Audi Portfolio. Der vollelektrische SUV ist das erste Serienmodell auf Basis der Premium Platform Electric (PPE) und der Elektronikarchitektur E³ 1.2 und macht damit den nächsten Schritt in der Transformation des Unternehmens hin zu einem Anbieter elektrischer Premiummobilität. Er verkörpert hohe Alltagstauglichkeit und eine sportlich-dynamische SUV-Formgebung mit der konsequent weiterentwickelten Designsprache von Audi für elektrisch angetriebene Modelle. Der Q6 e-tron setzt Maßstäbe bei E-Performance, Reichweite und Laden: Dank der 800-Volt-Technik und einer serienmäßigen maximalen DC-Ladeleistung von 270 kW lassen sich an einer geeigneten Schnellladesäule in nur zehn Minuten bis zu 255 km Reichweite nachladen. In rund 21 min steigt die Batterieladung von zehn auf 80%. Ein intelligentes, hochleistungsfähiges und prädiktives Thermomanagement ist ein wesentlicher Bestandteil für diese überzeugende Ladeperformance. Leistungsstarke, kompakte und

hocheffiziente Elektromotoren und eine neu entwickelte Lithium-Ionen-Batterie mit einer Gesamtbruttokapazität von 100 kWh sorgen für eine Reichweite von bis zu 625 km. Die Systemleistung von 285 kW (387 PS) bietet die für Audi typische sportliche Performance, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 210 km/h. Das neue Anzeige- und Bedienkonzept, die sogenannte Digital Stage, wird vom freistehenden Audi MMI Panoramadisplay im Curved Design, bestehend aus 11,9 Zoll virtual cockpit und 14,5 Zoll Touchdisplay, sowie dem 10,9 Zoll großen MMI Beifahrerdisplay maßgeblich geprägt. Als Weltneuheit in der Lichttechnologie kommt im Q6 e-tron erstmals die aktive digitale Lichtsignatur zum Einsatz, die dank eines Softwaremoduls die Matrix-LED-Scheinwerfer und die OLED-Heckleuchten lebendiger und intelligenter macht sowie die Sicherheit erhöht.

Audi unterzog seinem Erfolgsmodell A3 im ersten Quartal ein umfangreiches Upgrade: Der neue A3 präsentiert sich sportlicher, komfortabler und digitaler denn je. Dafür sorgen neben dem progressiveren Design eine erweiterte Serienausstattung sowie neue Materialien und Angebote. Apps, die sich direkt auf dem Fahrzeugdisplay nutzen lassen, wählbare Tagfahrlicht-Signaturen und das flexible Zubuchen von Funktionen bieten ein hohes Maß an Individualisierung. Gänzlich neu auf dem Markt ist künftig der A3 allstreet, das markante Cross-over der A3-Familie. Mit seinem Offroad-Charakter, mehr Bodenfreiheit gegenüber dem A3 Sportback und der erhöhten Sitzposition bietet er ein SUV-ähnliches Fahrerlebnis und hohe Funktionalität.

Mit klarem Design und weiter verbesserter Technik wertete Audi zudem den Q7 auf, den Primus der Familien-SUVs. Ein frisches Exterieurdesign mit neuer Front- und Heckpartie akzentuiert den kraftvollen Charakter des Q7, der mit erstklassiger Variabilität und großzügigem Platzangebot mit bis zu sieben Sitzplätzen punktet. Erstmals im Q7 verfügbar sind HD-Matrix-LED-Scheinwerfer inklusive Laser als Zusatzfernlicht und ein digitales Tagfahrlicht mit wählbaren Lichtsignaturen. Digitale OLED-Heckleuchten mit vier verfügbaren Schlusslichtdesigns komplettieren das Lichtangebot. Neue Räder, Farben, Dekoreinlagen sowie Sitze mit Kontrastnähten ermöglichen eine noch stärkere Individualisierung für den vielseitigsten SUV unter den Q-Modellen von Audi.

Bei Porsche startete der Macan vollelektrisch in die zweite Modellgeneration. Mit progressivem, zeitlosen Design, markentypischer Performance, langstreckentauglicher Reichweite und hoher Alltagstauglichkeit soll er die Anforderungen der Porsche Kunden an einen sportlichen SUV vollumfänglich erfüllen. Der neue Macan basiert als erstes Modell von Porsche auf der neu entwickelten Premium Platform Electric (PPE) mit 800-Volt-Architektur. Die DC-Ladeleistung beträgt bis zu 270 kW, mit der die Batterie an einer geeigneten Schnellladesäule innerhalb von ca. 21 min von zehn auf 80% aufgeladen werden kann. Die Reichweite beträgt bis zu 591 km. Durch die Elektrifizierung hat der Macan an Laderaum gewonnen: Das Gepäckvolumen hinter der Rücksitzbank beträgt modell- und ausstattungsabhängig bis zu 540 l. Das Anzeige- und Bedienkonzept des Macan umfasst bis zu drei Bildschirme, darunter das freistehende 12,6 Zoll Kombiinstrument im Curved Design und das 10,9 Zoll Zentraldisplay. Erstmals werden über ein Head-up-Display mit Augmented-Reality-Technologie virtuelle Elemente wie Navigationspfeile dargestellt, die für den Fahrer in etwa zehn Metern vor dem Fahrzeug erscheinen. Die neue Infotainmentgeneration schlägt via Sprachassistent Routen inklusive Ladestopps vor. Im neuen Porsche App Center können Passagiere auf Apps von Drittanbietern zugreifen und diese im Macan installieren.

Porsche hat zudem die Karosserievarianten des Taycan – die Taycan Sportlimousine, den vielseitigen Taycan Cross Turismo und den sportlich-praktischen Taycan Sport Turismo – umfangreich aktualisiert. Mit neuen Bug- und Heckteilen sowie Scheinwerfern und Heckleuchten wird das klare, puristische Design des Taycan weiter geschärft. Die neuen Kotflügel mit den flacheren Hauptscheinwerfern betonen die Breite der Fahrzeuge. Die Hauptscheinwerfer mit hochauflösender HD-Matrix-Technologie besitzen detaillierte Optiken und erzeugen die markentypische Vierpunkt-Grafik. Die neuen Taycan-Versionen haben mehr Leistung, mehr Reichweite, beschleunigen schneller und laden kürzer. Für die Verbesserung von Performance und Effizienz sind mehrere Faktoren verantwortlich: ein weiterentwickelter Antriebsstrang mit neuem, bis zu 80 kW stärkerem Hinterachsmotor, ein modifizierter Pulswechselrichter mit optimierter Software, leistungsfähigere Batterien, ein überarbeitetes Thermokonzept, eine Wärmepumpe der nächsten Generation und eine geänderte Rekuperations- und Allradstrategie. Je nach Karosserievariante und Motorisierung erhöht sich die Reichweite auf bis zu 678 km, ein Plus von 35%. Jeweils vier Motorisierungen sind verfügbar, in Varianten mit Heck- oder Allradantrieb. Alle Taycan-Versionen verfügen über eine noch umfangreichere Serienausstattung und die jüngste Generation der Porsche Driver Experience mit einem in vielen Bereichen verbesserten Anzeige- und Bedienkonzept.

AUSZEICHNUNGEN

Im Februar 2024 wurden zahlreiche Modelle des Volkswagen Konzerns von der Fachzeitschrift *auto motor sport* mit der Auszeichnung „Best Cars 2024“ gekürt. Die Marke Volkswagen Pkw überzeugte mit dem T-Roc in der Kategorie Kleine SUV/Crossover. In der Kategorie Kleinwagen setzte sich der Polo der Marke Volkswagen Pkw in der Gesamtwertung durch. Die Importwertung dieser Kategorie gewann der Škoda Fabia. Škoda siegte ebenfalls in der Importwertung der Kompaktklasse mit dem Octavia. Der Bentley Continental GT ging als Gewinner der Importwertung der Luxusklasse hervor. Des Weiteren sicherte sich die Marke Porsche mit dem 911 jeweils den Spitzenplatz in der Kategorie Sportwagen sowie mit dem 911 Cabrio in der Cabrio-Wertung. In der Kategorie Große SUV/Geländewagen konnte der Porsche Macan in der Gesamtwertung überzeugen. Volkswagen Nutzfahrzeuge holte sich in der Kategorie Vans mit dem ID. Buzz den ersten Platz. Lamborghini stand in der Importwertung der Kategorie Luxus-SUV/Geländewagen mit dem Urus ganz oben. Insgesamt wählten bei der 48. Ausgabe des Awards über 90.000 Leser aus 13 Fahrzeugkategorien ihre Favoriten.

Ende Februar 2024 wurde die Marke CUPRA bei den erstmals verliehenen „Car Loyalty Awards 2024“ als Top Brand Desire ausgezeichnet. Basierend auf dem Car Loyalty Report eroberte keine andere Marke im Jahr 2023 auf dem deutschen Markt prozentual mehr Neukunden als CUPRA. Die Auswertung wird anhand der Zulassungsdaten des Kraftfahrt-Bundesamtes vorgenommen. Verliehen wurde der Award von der Zeitschrift *Automobilwoche* und dem Marktforschungsinstitut Dataforce.

Anfang März 2024 gewann Bentley Motors den „Britain’s Most Admired Companies Award“. Bereits das dritte Mal in fünf Jahren erhielt Bentley die britische Auszeichnung, durchgeführt vom internationalen Marktforschungsunternehmen Echo Research. In der umfassenden Studie von 250 führenden britischen Marken aus 25 Branchen erreichte Bentley den ersten Platz in der Kategorie Automobilhersteller.

Ebenfalls im März 2024 wurden die Modelle ID. Buzz Cargo und Caddy Cargo der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge in der Euro-NCAP-Sicherheitsbewertung mit Platin und Gold ausgezeichnet. Beide Fahrzeuge überzeugten insbesondere bei Bremstests sowie mit ihren Spurhaltefähigkeiten und Assistenzsystemen. Bei dem Testverfahren werden Sicherheitsaspekte neuer Fahrzeuge untersucht und bewertet.

JUBILÄEN

Mitte Januar 2024 feierte der Volkswagen Passat Variant sein 50. Jubiläum. Bereits seit seiner Markteinführung bietet der Passat Variant einen besonders großen Gepäckraum und Komfort. Die neunte Generation des Passat wird seit Anfang des Jahres im Volkswagen Werk in Bratislava gefertigt.

Im Jahr 2024 begeht Volkswagen de México sein 60-jähriges Bestehen. Der Hauptsitz im Werk Puebla ist das größte Automobilwerk in Mexiko. Die Motorenfabrik ist im Werk Silao ansässig. Volkswagen de México beschäftigt rund 13.500 Mitarbeiter.

Volkswagen do Brasil zelebrierte Anfang Februar 2024 das 25-jährige Bestehen des Standorts Curitiba. In dem Werk wurden bereits drei Millionen Fahrzeuge der Marken Volkswagen und Audi gefertigt. In der Produktionsstätte arbeiten rund 2.000 Beschäftigte.

Ende Februar 2024 erreichte die Volkswagen Group Africa im Werk Kariega den Produktionsmeilenstein von 1,5 Millionen Exportfahrzeugen. Das Jubiläumsfahrzeug war ein Polo GTI für das Vereinigte Königreich. Seit 1992 fertigt die Volkswagen Group Africa Fahrzeuge für den Export.

Ebenfalls im Februar 2024 feierte SEAT das 40-jährige Jubiläum des Ibiza. Seit seiner Markteinführung verkaufte sich das Modell in fünf Generationen über sechs Millionen Mal und ist damit das meistverkaufte Fahrzeug der Marke. Anlässlich des Jubiläums ist das limitierte Sondermodell SEAT Ibiza FR „Anniversary Edition“ erhältlich.

Den Meilenstein von 200.000 produzierten Exemplaren des Enyaq und Enyaq Coupé erreichte Škoda Ende Februar 2024. Das Jubiläumsfahrzeug war ein weißes Enyaq Coupé Sportline. Die Modellfamilie soll die Elektromobilitäts-Offensive der Marke Škoda mit verbesserten Reichweiten, neuer Software und intuitivem Bedienkonzept vorantreiben.

Den 50. Geburtstag des Golf feierte die Marke Volkswagen Pkw im Februar 2024. Mit mehr als 37 Millionen verkauften Fahrzeugen ist der Golf der meist gebaute Volkswagen aller Zeiten. Der Golf wird heute in der achten Generationen produziert. Anlässlich des Jubiläums ist das exklusive Sondermodell Golf „Edition 50“ erhältlich.

KOOPERATIONEN UND BETEILIGUNGEN

Im Februar 2024 haben Volkswagen und XPeng in China einen Rahmenvertrag über die Zusammenarbeit bei Plattform und Software geschlossen und damit einen wichtigen Meilenstein in dieser strategischen Partnerschaft erreicht, die im Juli 2023 bekannt gegeben wurde. Im Mittelpunkt des Vertrags steht die gemeinsame Entwicklung von zwei vollelektrischen Mittelklassefahrzeugen der Marke Volkswagen Pkw, beginnend mit einem SUV. Die beiden gemeinsam zu entwickelnden Modelle sollen mit modernster Soft- und Hardware ausgestattet sein und chinesischen Kunden ein intuitives, vernetztes, digitales Erlebnis sowie automatisierte Fahrfunktionen bieten. Sie sollen 2026 auf den Markt kommen.

Der Volkswagen Konzern und die indische Mahindra & Mahindra Ltd. unterzeichneten im Februar 2024 den ersten Liefervertrag über Komponenten des MEB für die von Mahindra eigens entwickelte Elektroplattform INGLO. Der Liefervertrag sieht die Lieferung von unter anderem Einheitszellen, dem Kernelement der Batteriestrategie von Volkswagen, vor und wird ein Gesamtvolumen von 50 GWh sowie eine Laufzeit von mehreren Jahren haben. Mit dem Abkommen soll unter anderem die Elektromobilität auf dem indischen Automobilmarkt gestärkt werden.

Im März 2024 gaben der Volkswagen Konzern und die israelische Gesellschaft Mobileye Vision Technologies Ltd. bekannt, ihre bereits seit Jahren bestehende Zusammenarbeit beim automatisierten Fahren zu vertiefen. Gemeinsam sollen binnen weniger Jahre Level-4-fähige Fahrzeuge für Personen- und Gütertransporte realisiert werden. Außerdem sollen neue automatisierte Fahrassistentenfunktionen bei mehreren Konzernmarken zügig in Serie gebracht werden. Dazu gehören fortschrittliche Assistenzsysteme für den Autobahn- und Stadtverkehr: neben dem selbstständigen Überholen in zugelassenen Bereichen mehrspuriger Straßen auch das automatische Halten an Ampeln und Stoppschildern sowie Unterstützung im Kreuzungs- und Kreisverkehr.

GRUNDSTEINLEGUNG FÜR DIE SCOUT-PRODUKTION

Bei der Scout Motors Inc. startete im Februar 2024 der Bau des neuen Produktionszentrums in Blythewood im US-Bundesstaat South Carolina. Auf dem strategisch günstig in der Nähe von mehreren Großstädten gelegenen Gelände soll bis Ende 2026 die Fahrzeugproduktion beginnen. Die Kapazität ist auf bis zu 200.000 Fahrzeuge pro Jahr ausgelegt. Scout Motors wurde gegründet, um vollelektrische Pick-up Trucks und robuste SUV herzustellen, die den Charakter des ursprünglichen Nutzfahrzeugs der US-Traditionsmarke Scout in die heutige Zeit übertragen.

NACHHALTIGKEITSSTRATEGIE REGENERATE+

Im März 2024 hat der Volkswagen Konzern seine neue, ganzheitliche Nachhaltigkeitsstrategie regenerate+ vorgestellt. Sie basiert auf dem Ziel, als Mobilitätsanbieter der Zukunft einen positiven Beitrag für Natur und Gesellschaft zu leisten, der messbar und nachvollziehbar gestaltet ist. Der Fokus liegt dabei auf den vier Dimensionen Natur, unsere Belegschaft, Gesellschaft und Business. Regenerate+ gilt konzernweit und bildet die Basis für ambitionierte Nachhaltigkeitsprogramme aller Konzernmarken und Standorte.

AUFSICHTSRATSANGELEGENHEITEN

Mit Wirkung zum 31. Dezember 2023 legte Herr Peter Mosch, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG, sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG nieder. Als Nachfolgerin wurde Frau Rita Beck, stellvertretende Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG, Werk Ingolstadt, mit Wirkung zum 9. Januar 2024 gerichtlich ersatzbestellt.

Volkswagen Aktie

Die internationalen Börsen verzeichneten ein starkes erstes Quartal 2024. Insbesondere angetrieben von der Hoffnung auf Leitzinssenkungen durch die Notenbanken im weiteren Jahresverlauf setzten sie ihren im Oktober 2023 begonnenen Aufwärtstrend fort und erreichten neue Rekordstände. Positiv wirkten sich zudem eine über den Erwartungen liegende Konjunktorentwicklung, eine sich normalisierende Inflation sowie die Entwicklungen auf dem Gebiet der künstlichen Intelligenz in den USA aus.

Nach einem erfreulichen Börsenjahr 2023, in dem der deutsche Aktienindex (DAX) um 20% zulegen konnte, startete er in das neue Jahr mit einer Seitwärtsbewegung. Ende Januar 2024 ging der DAX dann in einen Aufwärtstrend über, in dessen Verlauf der Index mehrere neue Allzeithochs verzeichnete. Das deutsche Börsenbarometer profitierte insbesondere von positiven Unternehmensdaten in der Berichtssaison sowie der Erwartung der Marktteilnehmer einer bevorstehenden Zinswende. Am Ende des ersten Quartals 2024 lag er um 10,4% über dem Stand am Jahresende 2023 und erreichte damit einen neuen Höchstwert.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2023 BIS MÄRZ 2024

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2023 = 100



Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG entwickelten sich zu Beginn des Berichtszeitraums zunächst leicht rückläufig. Ende Januar führten die Erwartung einer positiven Geschäftsentwicklung im letzten Quartal des Jahres 2023 und die Zuversicht in Bezug auf die Volumenentwicklung in 2024 zunächst zu einem Kursanstieg. Im Zusammenhang mit der Veröffentlichung positiver Eckzahlen zum Geschäftsjahr 2023 und der Prognose für 2024 durch das Unternehmen Anfang März bewertete der Kapitalmarkt den weiterhin hohen Investitionsbedarf, unter anderem für den Bau von Batteriezellfabriken, für die Fahrzeugentwicklung im Rahmen der Transformation des Unternehmens und Vorhaltungen für Akquisitionen, kritisch. Ebenso belasteten die sich weiter verschärfende Wettbewerbssituation im Automobilssektor, die Erwartung rückläufiger Margen sowie eine zu Jahresbeginn verhaltenere Nachfrage insbesondere nach Elektrofahrzeugen den Kurs. Dämpfend wirkte zudem der vom Unternehmen erwartete Ergebnisrückgang bei den Gemeinschaftsunternehmen im größten Einzelmarkt China, der geprägt ist von einem intensiven Wettbewerb. In einem sich aufhellenden Aktienmarktumfeld zum Quartalsende setzte wiederum eine Kurserholung ein, so dass die Volkswagen Aktien deutlich über dem Jahresschluss 2023 lagen. Am Ende des ersten Quartals 2024 notierte die Vorzugsaktie um 9,9% und die Stammaktie um 19,5% über dem Wert zum Jahresende 2023.

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

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2024

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	145,55	115,35	141,60
	Datum	28.02.	03.01.	28.03.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	125,88	106,88	122,84
	Datum	28.02.	19.01.	28.03.
DAX	Kurs	18.492	16.432	18.492
	Datum	28.03.	17.01.	28.03.
ESTX Auto & Parts	Kurs	705	575	704
	Datum	27.03.	19.01.	28.03.

Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

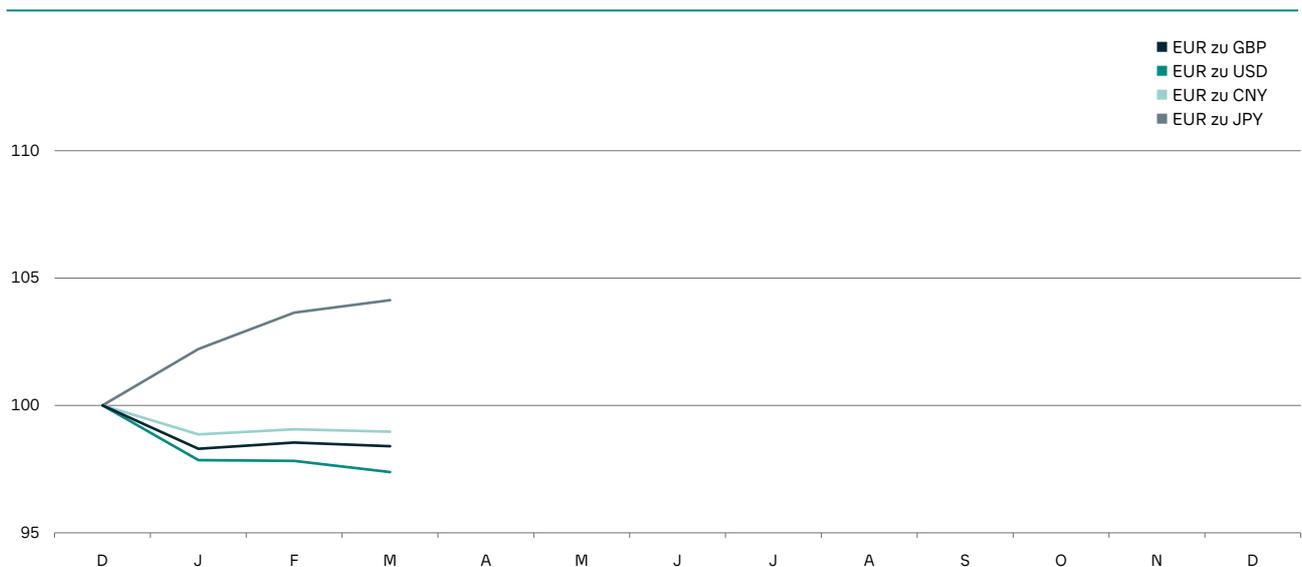
Im ersten Quartal des Jahres 2024 befand sich die Weltwirtschaft weiter auf Erholungskurs mit einer ähnlichen Dynamik wie im Vorjahr. Diese Entwicklung war sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern zu beobachten. Die in vielen Ländern zwar rückläufigen, aber noch immer relativ hohen Inflationsraten in Kombination mit einer anhaltend restriktiven Geldpolitik wichtiger Zentralbanken dämpften vielerorts die Konjunktorentwicklung.

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im ersten Quartal 2024 ein positives, aber nur sehr geringes Wachstum unterhalb des Vorjahresniveaus. Diese Entwicklung war bei vielen nord- und südeuropäischen Staaten zu beobachten. Die zwar rückläufigen, aber noch immer relativ hohen Inflationsraten in Kombination mit anhaltend restriktiven geldpolitischen Maßnahmen zur Bekämpfung der Inflation beeinträchtigten sowohl den privaten Konsum als auch die Investitionstätigkeit. Folglich befanden sich die Konsumentenstimmung als auch die Stimmung der Unternehmen in einigen Sektoren der Europäischen Union auf verhältnismäßig niedrigem Niveau.

Deutschland registrierte in der Berichtsperiode ein negatives Wirtschaftswachstum. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum stieg die saisonbereinigte Arbeitslosenquote im Durchschnitt an. Nachdem die monatlichen Inflationsraten Ende 2022 und Anfang 2023 historische Höchstwerte erreicht hatten, sanken sie seitdem.

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2023 BIS MÄRZ 2024

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2023 = 100



Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen in den ersten drei Monaten 2024 insgesamt ein Wachstum des realen Bruttoinlandsprodukts (BIP) auf, das gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres deutlich höher ausfiel.

Das Bruttoinlandsprodukt der USA erhöhte sich in der Berichtsperiode mit einer gegenüber dem Vorjahreszeitraum gestiegenen Wachstumsrate, obwohl die US-Notenbank ihre restriktive Geldpolitik aufgrund der vergleichsweise hohen Inflation und des angespannten Arbeitsmarktes beibehielt.

Auch in Brasilien wuchs die Wirtschaftsleistung, allerdings mit geringerer Dynamik als im Vorjahresquartal.

Das Wachstum der chinesischen Wirtschaftsleistung befand sich im weltweiten Vergleich auf hohem Niveau und war im Berichtszeitraum höher als in der Vorjahresperiode.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Im ersten Quartal 2024 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen spürbar über dem Niveau des Vergleichswertes von 2023. Dabei entwickelten sich die größten Pkw-Märkte weitgehend positiv. Die Versorgungslage bei Vorprodukten normalisierte sich weiter und die Erschwinglichkeit von Fahrzeugen aufgrund niedrigerer Preise und gesteigerter Verkaufshilfen verbesserte sich vielerorts.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis März 2024 auf dem Niveau des Vorjahres.

In Westeuropa stieg die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im ersten Quartal des Berichtsjahres 2024 gegenüber dem Vorjahr leicht an. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte dieser Region war durchweg positiv.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Westeuropa erhöhte sich im Berichtszeitraum spürbar gegenüber dem Vorjahreswert.

Von Januar bis März 2024 lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland leicht über dem schwachen Wert des Vorjahres. Dabei wirkte sich die Ende 2023 erfolgte Änderung der Förderung von Elektrofahrzeugen zwar dämpfend auf die Entwicklung der Neuzulassungen aus, diese konnten allerdings aufgrund von Basiseffekten in Folge relativ schwacher Vorjahreswerte zulegen. In den ersten drei Monaten des Jahres 2024 sank die inländische Produktion auf 1,0 Mio. Fahrzeuge (-8,8%), während die Pkw-Exporte auf 0,8 Mio. Einheiten zurückgingen (-4,7%).

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag in den ersten drei Monaten 2024 deutlich über dem Vergleichswert von 2023.

In der Region Zentral- und Osteuropa erhöhte sich das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum stark. Die Zahl der Verkäufe entwickelte sich dabei in den einzelnen Märkten Zentraleuropas überwiegend positiv.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag von Januar bis März 2024 spürbar über dem Niveau des Vorjahres.

In der Region Nordamerika stiegen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) spürbar. Dabei verzeichnete das Marktvolumen in den USA im ersten Quartal 2024 zwar einen im Vergleich zur Gesamtregion geringeren, aber dennoch spürbaren Zuwachs bei sich durchschnittlich verbessernder Verfügbarkeit und Bezahlbarkeit von Neufahrzeugen.

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten drei Monaten 2024 leicht unter dem Niveau des Vergleichszeitraums. In Brasilien lag die Zahl der Neuzulassungen deutlich über dem Niveau des Vorjahresquartals.

In der Region Asien-Pazifik lag das Pkw-Marktvolumen im ersten Quartal 2024 spürbar über dem Vorjahreswert. Die Entwicklung der Pkw-Nachfrage in der Region war maßgeblich vom Verlauf des chinesischen Pkw-Marktes geprägt. Hier liefen Ende des Jahres 2022 staatliche Förderprogramme aus, was zu Vorzieheffekten bei Fahrzeugkäufen und in der Folge zu rückläufigen Zulassungszahlen zu Jahresbeginn 2023 geführt hatte. Somit war die Basis im Vergleichszeitraum 2023 zum ersten Quartal 2024 eher schwach. Insgesamt lag die Nachfrage in China damit deutlich über dem Niveau des Vorjahreszeitraums.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik lag in den ersten drei Monaten 2024 leicht unter dem Niveau des Vorjahreszeitraums. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres ebenfalls leicht verfehlt.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Tsd. Fahrzeuge	MARKTVOLUMEN		VERÄNDERUNG
	2024	2023	(%)
Pkw-Märkte			
Westeuropa	3.065	2.931	+4,6
davon: Deutschland	695	667	+4,2
Frankreich	445	421	+5,7
Großbritannien	544	494	+10,0
Italien	453	429	+5,5
Spanien	255	246	+3,7
Zentral- und Osteuropa	592	488	+21,3
davon: Tschechien	58	56	+2,2
Polen	139	123	+12,6
Übrige Märkte	1.125	1.056	+6,5
davon: Türkei	233	175	+33,0
Südafrika	85	93	-9,0
Nordamerika	4.552	4.256	+7,0
davon: USA	3.801	3.593	+5,8
Kanada	401	348	+15,3
Mexiko	350	315	+11,0
Südamerika	820	840	-2,4
davon: Brasilien	484	437	+10,8
Argentinien	80	114	-29,8
Asien-Pazifik	8.427	8.003	+5,3
davon: China	4.961	4.404	+12,6
Indien	1.111	995	+11,6
Japan	968	1.152	-16,0
Welt	18.581	17.574	+5,7
Märkte für leichte Nutzfahrzeuge			
Westeuropa	456	415	+9,9
davon: Deutschland	72	65	+11,5
Zentral- und Osteuropa	63	59	+5,8
Asien-Pazifik	1.285	1.325	-3,0
davon: China	621	638	-2,6
Welt	2.007	1.991	+0,8

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag in der Berichtsperiode auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar unter dem Wert der Vergleichsperiode des Vorjahres. Weltweit lagen die Lkw-Märkte ebenfalls spürbar unter dem Vorjahresniveau. Dies lag an einem vergleichsweise schwachen Jahresstart unter anderem in den südamerikanischen Märkten, die im ersten Quartal des Vorjahres noch von einem positiven Sondereffekt durch vorgezogene Käufe im Zusammenhang mit einer neuen Emissionsnorm profitiert hatten.

Das Verkaufsvolumen in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27 + 3) lag in den ersten drei Monaten 2024 leicht unter dem Niveau des Vorjahres. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, waren die Neuzulassungen ebenfalls leicht rückläufig. Auch in Großbritannien lag die Nachfrage leicht unter dem Niveau des Vorjahres, während sie in Frankreich leicht zulegte. Die Türkei verzeichnete einen deutlichen Anstieg der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr. Auf dem südafrikanischen Markt stieg die Nachfrage spürbar an. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) lagen die Neuzulassungen spürbar unter dem Vorjahreswert. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage in den ersten drei Monaten des Jahres leicht unter dem Vorjahresniveau.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag in den ersten drei Monaten 2024 spürbar unter dem Niveau des Vergleichszeitraums des Vorjahres. In den Märkten der EU27 + 3 lag die Nachfrage nach Bussen in der Berichtsperiode deutlich über dem Niveau des Vorjahres, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada lag auf dem Niveau des Vorjahres. Die Nachfrage nach Bussen lag in Mexiko deutlich unter dem Vorjahreswert. In Brasilien lag die Nachfrage sehr stark unter dem hohen Vorjahresniveau, da hier der oben genannte Sondereffekt besonders ausgeprägt war.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Der Marinemarkt blieb im ersten Quartal 2024 auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr. Die Nachfrage im Bereich der Handelsschifffahrt war leicht rückläufig. Im Vergleich zum Vorjahr konnte in diesem Bereich der Markt für LNG-Tanker und Tanker eine positive Entwicklung verzeichnen, wohingegen sich die Märkte für Containerschiffe und Schüttgutfrachter weiter rückläufig entwickelten. Der Markt für Kreuzfahrtschiffe war insbesondere durch unregelmäßige Projektvergaben beeinflusst, bewegte sich generell aber auf einem stabilen Niveau. Der Markt für Passagierfähren verzeichnete einen Anstieg an Aktivitäten. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage weiterhin aktiv. Die Verunsicherung im Marinemarkt über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen blieb bestehen, jedoch setzte sich der Trend hin zu neuen Kraftstofftechnologien unvermindert fort.

Der Markt für Energieerzeugung war – insbesondere in Europa – aufgrund der seitens der Politik noch nicht vollständig ausgearbeiteten Regularien bezüglich Investitionen auch im ersten Quartal 2024 von Zurückhaltung geprägt. Der derzeitige Fokus auf dem Ausbau der erneuerbaren Energien zeigte ein entsprechendes Nachfragepotenzial für Balancing-Anlagen, welche den Leistungsbedarf decken, sofern der Anteil erneuerbarer Energien nicht ausreicht, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Nach wie vor ist offen, ab wann dekarbonisierte Kraftstoffe in ausreichender Menge und zu marktfähigen Preisen zur Verfügung stehen werden. Sehr positiv entwickelte sich die Nachfrage nach Power-to-Methan-Anlagen. Im Motorenbereich ist eine fortwährend steigende Nachfrage nach flexiblen Dual-Fuel- und Liquid-Motoren festzustellen. Ebenso ist eine klare Marktforderung nach Motoren erkennbar, die auf zukünftige Kraftstoffe wie Wasserstoff und grünen Ammoniak umgerüstet werden können. Im Rahmen der Weiternutzung bereits vorhandener Infrastruktur ist eine Nachfrage nach E-Methan, welches in Power-to-Methan-Anlagen erzeugt wird, festzustellen. Neben den Risiken einer fehlenden Preisstabilität auf den Märkten und Engpässen in den Lieferketten hielt im Berichtszeitraum auch der

starke Wettbewerbs- und Preisdruck unvermindert an. Die Nachfrage nach Notaggregaten (Emergency Gensets) entwickelte sich im ersten Quartal 2024 auf einem stabilen Niveau.

Der Markt für Turbomaschinen blieb im ersten Quartal 2024 im Vergleich zum Vorjahr auf dem gleichen Niveau. Die leicht gesunkenen Energiepreise führten zu einem Rückgang der Nachfrage nach Turbo-kompressoren in der Öl- und Gasproduktion. Der Verkauf von Turbokompressoren in der Grundstoff- und Prozessindustrie lag im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf einem etwas höheren Niveau. Ebenfalls erhöhte sich die Nachfrage nach Turbomaschinen in den neuen Geschäftsfeldern im Bereich der Dekarbonisierung. Die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung in dezentralen Kraftwerken lag unter dem Niveau der Vergleichsperiode des Vorjahres.

Der After-Sales-Markt für Motoren in der Marine- und Kraftwerkssparte bewegte sich in den ersten drei Monaten des Jahres 2024 über dem hohen Niveau des Vorjahres.

Im After-Sales-Markt für Turbomaschinen lag die Nachfrage im ersten Quartal 2024 ebenfalls über dem Vergleichszeitraum des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im ersten Quartal 2024 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt.

Der europäische Pkw-Markt war im Berichtszeitraum von einer positiven Nachfrage geprägt. Auch der Absatz von Finanzdienstleistungsprodukten konnte gesteigert werden, der prozentuale Anteil an den Fahrzeugauslieferungen lag über dem Vergleichswert für 2023. Die positive Entwicklung bei der Finanzierung von Gebrauchtwagen setzte sich fort. Der Absatz von After-Sales-Produkten, wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen, wurde weiter ausgebaut.

In Deutschland lagen die Neuwagenauslieferungen und die Vertragsvolumina im Finanzdienstleistungsgeschäft im ersten Quartal 2024 leicht über Vorjahr. Auch die Neuwagenpenetration übertraf den Vergleichswert 2023. Die Neuverträge bei Gebrauchtwagen lagen in der Größenordnung des Vorjahres. Die Zahl der neuen After-Sales-Verträge nahm zu und lag im Berichtszeitraum über dem Niveau der ersten drei Monate 2023.

Trotz der weiteren Erhöhung des Leitzinses auf nunmehr 50% lag die Inflation in der Türkei weiterhin auf sehr hohem Niveau. Zur Eindämmung hat die Regierung die restriktiven Maßnahmen bei der Vergabe von Krediten weiter verschärft, was die Geschäftsentwicklung der Finanzdienstleistungen erschwerte. Auch der anhaltende Wertverfall der türkischen Lira trug nicht zu einer Erholung der Situation bei.

In Südafrika sanken die Fahrzeugverkäufe im ersten Quartal 2024 im Vergleich zum Vorjahr. In der Folge nahm auch die Zahl der Finanzierungskäufe ab. Der Rückgang resultierte aus den anhaltend gedämpften wirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie hohen Energie- und Fahrzeugpreisen.

In der Region Nordamerika haben sich die Märkte für Finanzdienstleistungen im Zeitraum Januar bis März 2024 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt positiv entwickelt. In den USA, Kanada und Mexiko lagen sowohl die Anzahl der Leasing- und Finanzierungsverträge, die Neuwagenpenetration sowie die Neuverträge für After-Sales-Produkte über den Vorjahreswerten.

In der Region Südamerika ging das Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen leicht zurück. Der Markt für Finanzdienstleistungen verzeichnete einen Anstieg der Finanzierungsverträge. In Brasilien konnten die Vertragszugänge durch das Angebot attraktiver Finanzdienstleistungen sowie höherer Auslieferungszahlen gesteigert werden. Auch die Zahl der abgeschlossenen Auto-Abos stieg. In Argentinien blieb das Niveau an Finanzierungsverträgen trotz eines herausfordernden makroökonomischen Umfelds stabil.

Auf dem chinesischen Automobilmarkt stieg die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen und Gebrauchtwagen im Berichtszeitraum weiter an. Zudem drängen Banken mit attraktiven Angeboten in den Markt. Dies beeinflusste in der Folge auch die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen. In Japan hat sich die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen aufgrund der negativen Entwicklung der Fahrzeugverkäufe im ersten Quartal 2024 verlangsamt, obwohl der Markt von vergleichsweise niedrigen Zinsen und attraktiven Angeboten geprägt war. Die japanische Zentralbank entschied zudem, aus der lockeren Geldpolitik auszusteigen.

Im ersten Quartal 2024 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft für schwere Nutzfahrzeuge aufgrund niedrigerer Auslieferungen an Kunden leicht unter dem Vorjahresquartal. Die langen Lieferzeiten für Nutzfahrzeuge normalisierten sich vor dem Hintergrund stabiler Lieferketten weiter. Die Finanzierungsentscheidung rückt näher an den Auslieferungszeitpunkt des Fahrzeugs, weil Kunden auf ein fallendes Zinsniveau spekulieren.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Im ersten Quartal 2024 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 2.104.348 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 3,1% oder 63.673 Einheiten mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während im Bereich Pkw die Verkaufszahlen das Vorjahresniveau übertrafen, lagen sie im Bereich Nutzfahrzeuge unterhalb des Vergleichswerts.

Die Grafik in diesem Abschnitt zeigt die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen nach Einzelmonaten im Vergleich zum Vorjahr. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen des Bereichs Pkw sowie auf die Auslieferungen des Bereichs Nutzfahrzeuge getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ¹

	2024	2023	%
Pkw	2.023.199	1.956.087	+ 3,4
Nutzfahrzeuge	81.149	84.588	- 4,1
Gesamt	2.104.348	2.040.675	+ 3,1

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

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern stieg von Januar bis März 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 3,4% auf 2.023.199 Einheiten an. Mit Ausnahme von Audi, Bentley und Porsche lieferten alle Marken des Volkswagen Konzerns mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während unsere Verkaufszahlen in der Region Westeuropa in der Größenordnung des Vorjahres lagen, verzeichneten wir in allen anderen Vertriebsregionen der Welt einen Anstieg der Auslieferungen an Kunden.

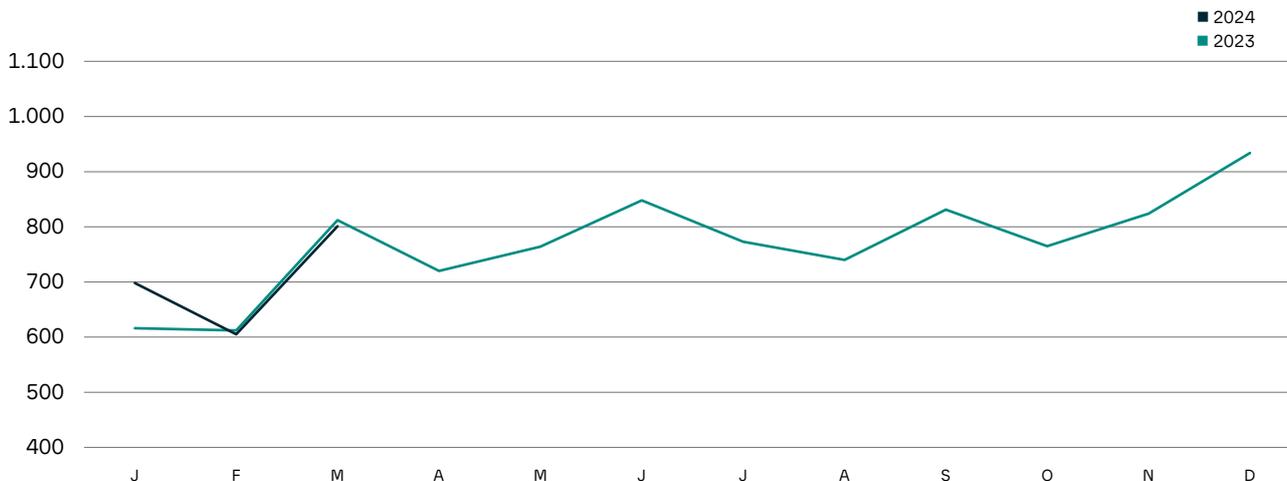
Die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns war insbesondere durch die allgemeine Kaufzurückhaltung der Kunden beeinträchtigt: Weltweit lieferten wir in den ersten drei Monaten dieses Jahres 136.436 vollelektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 4.587 Einheiten beziehungsweise 3,3% weniger als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns lag bei 6,5 (6,9)%. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 71.372 Einheiten (+27,5%). Damit erhöhte sich die Zahl der Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um 5,5%; ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 9,9 (9,7)%. Zu den volumenstärksten vollelektrischen Fahrzeugen des Konzerns gehörten ID.4 und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q4 e-tron und Audi Q8 e-tron, Škoda Enyaq iV, CUPRA Born, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge sowie Taycan und Taycan Cross Turismo der Marke Porsche.

Unser Pkw-Marktanteil lag in einem spürbar wachsenden Weltgesamtmarkt bei 10,4 (10,6)%.

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

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im ersten Quartal dieses Jahres auf einem leicht über dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt 759.383 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 0,5% weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im Berichtszeitraum mit 72.351 Einheiten mehr als 50% unserer vollelektrischen Modelle an Kunden aus. Ihr Anteil an den Auslieferungen des Konzerns reduzierte sich in dieser Region auf 9,2 (11,9%). Im Vorjahresvergleich sank die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Modelle – mit der allgemeinen Marktentwicklung und aufgrund von Engpässen in der Teileversorgung – um 23,8%. Positiv entwickelten sich jedoch die Auftragseingänge für vollelektrische Modelle aus dem Volkswagen Konzern in Westeuropa, die sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum mehr als verdoppelten. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Golf Limousine und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus verzeichneten unter anderem Golf Variant und ID.7 der Marke Volkswagen Pkw, Octavia Combi, Fabia Kurzheck und Karoq der Marke Škoda, SEAT Leon und SEAT Ibiza, CUPRA Leon und CUPRA Ateca, Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge, A3 Sportback, A4 Avant, Q8 e-tron und Q2 der Marke Audi sowie Porsche Cayenne eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem T-Cross, Tiguan und Passat der Marke Volkswagen Pkw, Scala, Kamiq und Superb Combi der Marke Škoda, Audi Q7 sowie Porsche Panamera als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa lag bei 22,3 (23,6)%.

In Deutschland lag die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge auf einem leicht wachsenden Gesamtmarkt von Januar bis März 2024 mit 261.897 Einheiten um 0,5% unter dem Vorjahreswert. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle Golf Limousine, T-Roc und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle Golf Variant der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Karoq und Škoda Fabia Kurzheck, SEAT Ibiza, CUPRA Leon und CUPRA Ateca, Audi A4 Avant sowie Porsche Cayenne eine erfreuliche Nachfrageentwicklung auf. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Touran, Multivan/Transporter und Porsche 911. Der Golf war auch im ersten Quartal 2024 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum um 2,0% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete im gleichen Zeitraum ein starkes Wachstum. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung wiesen unter anderem die Modelle Octavia Combi und Octavia Limousine der Marke Škoda auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa ging auf 17,2 (20,7)% zurück.

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern von Januar bis März 2024 auf einem sehr stark wachsenden Gesamtmarkt 11,4% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Das dort am meisten nachgefragte Konzernmodell war der T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 2,3% zurück, während der Gesamtmarkt spürbar rückläufig war. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika erhöhte sich die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern von Januar bis März 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 7,1%. Der Gesamtmarkt stieg in dieser Periode spürbar an. Der Anteil vollelektrischer Modelle an den gesamten Auslieferungen des Konzerns sank in dieser Region auf 7,2 (8,2)%. Tiguan Allspace, Taos und Atlas der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem der Audi Q8 und der Porsche Panamera als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns belief sich in dieser Region auf 4,5 (4,5)%.

Im ersten Quartal 2024 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem spürbar wachsenden US-amerikanischen Markt 0,9% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem Jetta und Atlas der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi Q3.

In Kanada stieg die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 26,8%. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen deutlichen Zuwachs. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen registrierten Taos, Tiguan Allspace und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw.

Auf dem deutlich wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir in den ersten drei Monaten dieses Jahres 21,2% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem Virtus und Polo der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem leicht unter dem Vorjahresniveau liegenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle von Januar bis März 2024 im Vergleich zum Vorjahr um 14,4%. Polo, T-Cross und Saveiro der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika erhöhte sich auf 12,4 (10,6)%.

Der Volkswagen Konzern lieferte in den ersten drei Monaten 2024 auf dem deutlich wachsenden Markt in Brasilien im Vorjahresvergleich 27,6% mehr Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders erfreulich entwickelten sich die Verkäufe der Modelle Polo, Virtus und Saveiro der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien reduzierte sich die Zahl der verkauften Konzernmodelle im Berichtszeitraum in einem stark rückläufigen Gesamtmarkt um 13,9% im Vergleich zum Vorjahr. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der Taos der Marke Volkswagen Pkw und der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In den ersten drei Monaten des Jahres 2024 steigerte der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik sein Verkaufsvolumen um 4,9% und entsprach damit etwa der Gesamtmarktentwicklung. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 9,0 (9,0)%.

Der chinesische Gesamtmarkt verzeichnete im Berichtszeitraum einen deutlichen Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr. Der Volkswagen Konzern lieferte dort 7,7 % mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Belastend wirkte weiterhin die zunehmende Wettbewerbsintensität, vor allem bei elektrifizierten Fahrzeugen. Die Zahl der an Kunden ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in China war mit 41.033 Einheiten im Vergleich zum schwachen Vorjahr um 91,2% höher. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg hier auf 5,9 (3,3)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Sagitar,

Passat und Lávada der Marke Volkswagen Pkw sowie der Audi A6. Zudem wiesen unter anderem die Modelle Lávada XR, Tiguan Allspace und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw sowie Q5, A4 Limousine und A6 Limousine der Marke Audi einen erfreulichen Anstieg der Nachfrage auf. Im Berichtszeitraum wurde unter anderem der Porsche Panamera als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem deutlich wachsenden indischen Pkw-Markt verkaufte der Volkswagen Konzern in den ersten drei Monaten dieses Jahres gegenüber dem Vorjahreszeitraum 23,3% weniger Fahrzeuge. Virtus und Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie Kushaq der Marke Škoda waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns.

In Japan legte die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis März 2024 auf einem deutlich rückläufigen Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 3,8% zu. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Golf Limousine und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2024	2023	(%)
Europa/Übrige Märkte	951.720	947.077	+ 0,5
Westeuropa	759.383	762.947	- 0,5
davon: Deutschland	261.897	263.309	- 0,5
Frankreich	58.901	62.033	- 5,0
Großbritannien	125.251	120.902	+ 3,6
Italien	73.951	70.569	+ 4,8
Spanien	60.369	59.763	+ 1,0
Zentral- und Osteuropa	109.866	107.685	+ 2,0
davon: Tschechische Republik	27.109	28.799	- 5,9
Russland	-	1.688	x
Polen	36.276	32.297	+ 12,3
Übrige Märkte	82.471	76.445	+ 7,9
davon: Türkei	37.092	33.305	+ 11,4
Südafrika	16.478	16.858	- 2,3
Nordamerika	206.819	193.178	+ 7,1
davon: USA	141.218	139.961	+ 0,9
Kanada	24.670	19.458	+ 26,8
Mexiko	40.931	33.759	+ 21,2
Südamerika	102.054	89.186	+ 14,4
davon: Brasilien	79.505	62.288	+ 27,6
Argentinien	12.141	14.099	- 13,9
Asien-Pazifik	762.606	726.646	+ 4,9
davon: China	693.329	643.954	+ 7,7
Indien	19.327	25.214	- 23,3
Japan	16.077	15.494	+ 3,8
Weltweit	2.023.199	1.956.087	+ 3,4
Volkswagen Pkw	1.079.689	1.021.537	+ 5,7
Škoda	220.473	209.553	+ 5,2
SEAT/CUPRA	138.550	125.217	+ 10,6
Volkswagen Nutzfahrzeuge	104.799	97.189	+ 7,8
Audi	396.912	415.684	- 4,5
Lamborghini	2.630	2.623	+ 0,3
Bentley	2.506	3.517	- 28,7
Porsche	77.640	80.767	- 3,9

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

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis März 2024 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 4,1% weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir im ersten Quartal des Jahres 81.149 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 68.773 (-2,0%) Einheiten auf Lkw und 5.032 (-33,9%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum spürbar an und beliefen sich auf 7.344 (+8,6%) Fahrzeuge.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) sanken die Verkäufe von Januar bis März 2024 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 4,1% auf insgesamt 36.597 Einheiten; davon entfielen 27.879 auf Lkw und 1.435 auf Busse. Die Zahl der Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE belief sich auf 7.283 Fahrzeuge.

In den ersten drei Monaten des Jahres stiegen die Auslieferungen an Kunden in der Türkei deutlich auf 1.651 Fahrzeuge. Davon entfielen 1.541 Einheiten auf Lkw und 50 Einheiten auf Busse sowie 60 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika stieg die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Nutzfahrzeuge gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf 1.018 Einheiten spürbar an; davon entfielen 876 auf Lkw und 142 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken im ersten Quartal des Jahres 2024 auf 20.233 (-14,2%) Fahrzeuge, darunter waren 19.247 Lkw und 986 Busse.

Die Auslieferungen an Kunden stiegen in Südamerika im Berichtszeitraum auf insgesamt 16.468 Einheiten (+14,0%); davon entfielen 14.488 auf Lkw und 1.980 auf Busse. In Brasilien stiegen die Verkäufe in den ersten drei Monaten des Jahres 2024 deutlich um 19,0% auf 13.989 Einheiten. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 12.387 Lkw und 1.602 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 2.233 Fahrzeuge, darunter 2.061 Lkw und 172 Busse – das waren insgesamt 13,8% weniger als im Vorjahr.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2024	2023	(%)
Europa/Übrige Märkte	42.215	43.978	-4,0
davon: EU27+3	36.597	38.161	-4,1
davon: Deutschland	9.256	11.678	-20,7
Türkei	1.651	1.391	+18,7
Südafrika	1.018	958	+6,3
Nordamerika	20.233	23.575	-14,2
davon: USA	14.633	18.778	-22,1
Mexiko	4.136	3.571	+15,8
Südamerika	16.468	14.444	+14,0
davon: Brasilien	13.989	11.754	+19,0
Asien-Pazifik	2.233	2.591	-13,8
Weltweit	81.149	84.588	-4,1
Scania	26.433	22.626	+16,8
MAN	23.909	27.266	-12,3
Navistar	19.280	22.548	-14,5
Volkswagen Truck & Bus	11.527	12.148	-5,1

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

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

Aufträge im Segment Power Engineering sind im Regelfall Teil größerer Investitionsprojekte, für die Lieferzeiten von knapp einem Jahr bis zu mehreren Jahren sowie 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 März 2024 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über drei Viertel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

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

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Zeitraum Januar bis März 2024 beliebt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft stieg um 16,3% auf weltweit 2,6 Mio. Kontrakte. Seit dem 1. Januar 2024 werden weitere Arten von Versicherungsverträgen berücksichtigt, der Vertragsbestand vom 31. Dezember 2023 wurde angepasst. Der Anteil der geleasten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) lag im Berichtszeitraum in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei 34,6 (34,5)%. Der Gesamtvertragsbestand lag am 31. März 2024 mit 27,1 Mio. Einheiten um 3,8% unter dem angepassten Wert vom Vorjahresende.

In Europa/Übrige Märkte übertraf die Zahl der unterzeichneten Neuverträge mit 1,8 Mio. Einheiten den Vergleichswert des Vorjahres um 10,8%. Der Gesamtvertragsbestand verfehlte am Ende des Berichtszeitraums mit 19,2 (20,1) Mio. Kontrakten das Niveau vom 31. Dezember 2023. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,1 (7,1) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge stieg im ersten Quartal 2024 auf 356 (218) Tsd. Kontrakte. Der Vertragsbestand lag am 31. März 2024 mit 4,0 (4,1) Mio. Einheiten unter dem Niveau vom Vorjahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,6 (1,6) Mio. Verträge.

In der Region Südamerika wurden im Zeitraum Januar bis März dieses Jahres 185 (102) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand war zum Ende des Berichtszeitraums mit 1,4 (1,4) Mio. Einheiten unverändert gegenüber dem 31. Dezember 2023; dabei entfielen 0,6 (0,6) Mio. Verträge auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

In den ersten drei Monaten 2024 sanken im Raum Asien-Pazifik die neuen Vertragsabschlüsse auf 190 (231) Tsd. Einheiten; der Vergleichswert des Vorjahres wurde damit verfehlt. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende März 2024 auf 2,5 (2,5) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,5 (1,5) Mio. Verträge.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Berichtszeitraum sank der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation um 2,0% auf 2.081.279 Einheiten (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China), was unter anderem auf die hohen Absatzvolumina zum Jahresende 2023 zurückzuführen war. Im Ausland nahm das Absatzvolumen um 2,2% auf 1.796.403 Fahrzeuge ab. Einen Zuwachs verzeichneten insbesondere China, Brasilien und Großbritannien. Demgegenüber wurden vor allem in den USA weniger Fahrzeuge abgesetzt. Der Absatz im Inland reduzierte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 1,1%. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Konzerns erhöhte sich auf 13,7 (13,6)%.

PRODUKTION

Im ersten Quartal 2024 lag die Fertigung des Volkswagen Konzerns mit 2.266.441 Fahrzeugen (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) auf dem Vorjahresniveau (-0,3%). Im Inland sank die Fertigung um 16,9% auf 457.802 Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns nahm auf 20,2 (24,2)% ab.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag Ende März 2024 über dem Stand zum Jahresende 2023 und über dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

BELEGSCHAFT

Ende März 2024 bewegte sich die Zahl der aktiven Mitarbeiter im Volkswagen Konzern mit 656.134 (+0,3%) auf Höhe des Standes zum 31. Dezember 2023. Darüber hinaus befanden sich 12.400 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit und 15.655 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtszeitraums lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 684.189 Personen auf dem Stand vom Jahresende 2023. Im Inland waren 297.009 Mitarbeiter beschäftigt (-0,6%) und im Ausland waren es 387.180 Mitarbeiter (+0,5%).

MENGENDATEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ¹

in Tsd.	2024	2023	%
Absatz (Fahrzeuge)	2.081	2.124	-2,0
Produktion (Fahrzeuge)	2.266	2.273	-0,3
Belegschaft (am 31.03.2024/31.12.2023)	684,2	684,0	+0,0

¹ Inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

Im ersten Quartal 2024 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 75,5 (76,2) Mrd. €. Der leichte Rückgang resultierte im Wesentlichen aus dem gesunkenen Fahrzeugabsatz sowie negativen Mix- und Wechselkurseffekten, wohingegen sich die Umsatzerlöse im Konzernbereich Finanzdienstleistungen positiv entwickelten. Der Volkswagen Konzern erzielte 79,3 (81,5)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis nahm um 1,6 Mrd. € auf 13,5 Mrd. € ab. Die Bruttomarge lag bei 18,0 (19,9)%.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns belief sich in den ersten drei Monaten 2024 auf 4,6 (5,7) Mrd. €. Die operative Umsatzrendite betrug 6,1 (7,5)%. Das niedrigere Ergebnis resultierte im Wesentlichen aus einer unvorteilhaften Absatz- und Mixentwicklung, höheren Vorleistungen für neue Produkte sowie gestiegenen Zinsaufwendungen im Konzernbereich Finanzdienstleistungen. Die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting belastete mit -0,4 (-1,3) Mrd. € das Operative Ergebnis weniger stark als im Vorjahreszeitraum.

Das Finanzergebnis lag mit 0,6 (0,7) Mrd. € unter dem Wert des Vorjahres. Dem rückläufigen Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen standen positive Effekte im Zins- und Übrigen Finanzergebnis gegenüber. Die Verbesserung im Übrigen Finanzergebnis resultierte dabei insbesondere aus der positiven Entwicklung im Wertpapier- und Fondsergebnis im ersten Quartal 2024. Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns ging im ersten Quartal 2024 um 1,3 Mrd. € auf 5,2 Mrd. € zurück. Das Ergebnis nach Steuern sank im Vergleich zum Vorjahr um 1,0 Mrd. € auf 3,7 Mrd. €.

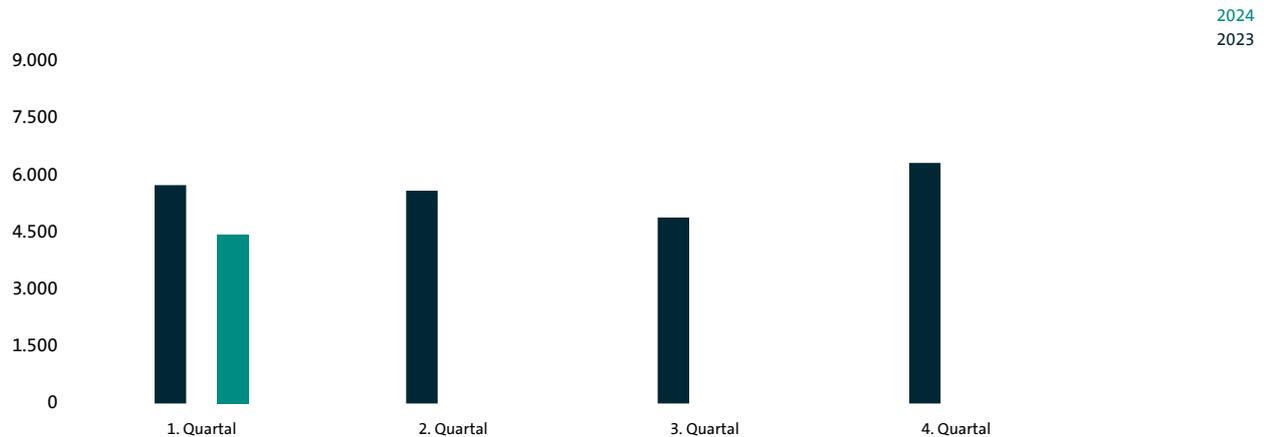
Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Im Zeitraum Januar bis März 2024 nahmen die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile um 4,3% auf 60,7 Mrd. € ab. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus dem gesunkenen Fahrzeugabsatz sowie negativen Mix- und Wechselkurseffekten. Die Umsatzerlöse im Bereich Pkw waren spürbar rückläufig, während sie in den Bereichen Nutzfahrzeuge und Power Engineering leicht beziehungsweise spürbar stiegen. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich von Januar bis März 2024 und auch der Anteil der Umsatzkosten an den Umsatzerlösen nahm zu. Der Anstieg resultierte aus stark gestiegenen ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten. Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlöse im Konzernbereich Automobile, fiel im ersten Quartal 2024 mit 9,9 (8,0)% höher aus als ein Jahr zuvor.

OPERATIVES ERGEBNIS NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



In den ersten drei Monaten 2024 legten sowohl die Vertriebskosten als auch die Verwaltungskosten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zu; auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen erhöhte sich jeweils. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag bei -0,3 (-1,3) Mrd.€. Es war durch negative Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting beeinträchtigt, die jedoch weniger stark belasteten als im Vorjahreszeitraum. Währungskurseinflüsse wirkten positiv.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile belief sich im Zeitraum Januar bis März 2024 auf 3,7 Mrd.€; das waren 0,9 Mrd.€ weniger als im Vorjahr, was aus einer unvorteilhaften Absatz- und Mixentwicklung sowie höheren Vorleistungen für neue Produkte resultierte. Bewertungseffekte von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting wirkten weniger belastend als im Vorjahreszeitraum. Die operative Umsatzrendite entsprach 6,1 (7,2)%. Von der Geschäftsentwicklung unserer At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen profitieren wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzentnahmen, da die Ergebnisse dieser Joint Ventures im Finanzergebnis bilanziert werden.

ERTRAGSLAGE IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Mio. €	2024	2023
Pkw		
Umsatzerlöse	48.276	51.623
Operatives Ergebnis	2.574	3.611
Operative Umsatzrendite (in %)	5,3	7,0
Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	11.477	10.938
Operatives Ergebnis	1.038	872
Operative Umsatzrendite (in %)	9,0	8,0
Power Engineering		
Umsatzerlöse	971	901
Operatives Ergebnis	96	100
Operative Umsatzrendite (in %)	9,8	11,1

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Von Januar bis März 2024 übertrafen die Umsatzerlöse des Finanzdienstleistungsbereichs mit 14,7 Mrd.€ den Vorjahreswert um 15,7%. Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich überproportional im Verhältnis zum Vorjahreszeitraum, insbesondere aufgrund sehr stark gesteigener Zinsaufwendungen und höherer Abschreibungen auf die Restwerte von vermieteten Fahrzeugen. Das Bruttoergebnis ging in der Folge um 0,2 Mrd.€ auf 2,0 Mrd.€ zurück.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen fiel mit 0,9 (1,2) Mrd.€ niedriger aus als im ersten Quartal 2023. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Zinsaufwendungen. Die operative Umsatzrendite verringerte sich auf 6,0 (9,1)%.

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis März 2024 erzielte der Volkswagen Konzern einen unter anderem ergebnisbedingt um 1,7 Mrd.€ unter dem Vorjahr liegenden Brutto-Cashflow in Höhe von 10,5 Mrd.€. Die Veränderung im Working Capital entsprach -8,7 (-6,2) Mrd.€ und resultierte im Vorjahresvergleich im Wesentlichen aus einem höheren Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und Vorräte sowie einer geringeren Zunahme der Verbindlichkeiten und sonstigen Rückstellungen. Ein geringerer Aufbau der Forderungen wirkte gegenläufig.

Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft reduzierte sich im ersten Quartal 2024 um 4,2 Mrd.€ auf 1,8 Mrd.€.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns nahm im Berichtszeitraum vor allem aufgrund gesteigener Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) und Zugängen zu den aktivierten Entwicklungskosten um 0,6 Mrd.€ auf 6,0 Mrd.€ zu.

Aus der Finanzierungstätigkeit des Volkswagen Konzerns ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von 12,0 Mrd.€. Im Vorjahreszeitraum flossen Mittel in Höhe von 3,9 Mrd.€ ab. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Ende März 2024 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 51,2 (36,9) Mrd.€.

Am 31. März 2024 lag die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns bei -153,0 Mrd.€; am Jahresende 2023 waren es -147,4 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im ersten Quartal 2024 verzeichnete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cashflow in Höhe von 7,1 Mrd.€, der den Vorjahreswert unter anderem aufgrund des schwächeren Ergebnisses und höherer Ertragsteuerzahlungen um 2,3 Mrd.€ verfehlte. Die im Ergebnis enthaltenen zahlungsunwirksamen Bewertungseffekte aus Sicherungsgeschäften sind in der Kapitalflussrechnung zu eliminieren. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf -4,6 (-1,9) Mrd.€. Gründe für die Veränderung gegenüber Vorjahr waren im Wesentlichen ein höherer Aufbau der Vorräte und Forderungen sowie ein geringerer Aufbau der sonstigen Rückstellungen. In der Folge verringerte sich der Cashflow des laufenden Geschäfts um 5,0 Mrd.€ auf 2,5 Mrd.€.

Im Zeitraum Januar bis März 2024 erhöhte sich die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts auf 5,6 (5,3) Mrd.€. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) stiegen um 0,3 Mrd.€ auf 2,7 Mrd.€. Die Sachinvestitionsquote lag bei 4,5 (3,9)%. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt eingeführt haben oder einführen werden, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte, Zukunftstechnologien sowie die Weiterentwicklung der modularen und rein elektrischen Baukästen und Plattformen. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten nahmen in den ersten drei Monaten 2024 um 0,3 Mrd.€ auf 2,8 Mrd.€ zu. Die Investitionsquote, die sich aus der F&E- und Sachinvestitionsquote zusammensetzt, belief sich im Berichtszeitraum auf 14,4 (11,9)%. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ entsprach -0,2 (-0,4) Mrd.€ und enthielt vor allem strategische Investitionen in diverse Unternehmen.

Der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile ging um 5,3 Mrd. € auf –3,0 Mrd. € zurück.

Im Berichtszeitraum verzeichnete die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile einen Mittelzufluss in Höhe von 1,6 Mrd. €. Sie berücksichtigt vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Im Vorjahr flossen Mittel in Höhe von 10,1 Mrd. € ab; hierin enthalten war auch die Zahlung der Sonderdividende an die Aktionäre der Volkswagen AG im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG.

Am Ende des ersten Quartals 2024 wies der Konzernbereich Automobile eine solide Nettoliquidität in Höhe von 37,2 Mrd. € aus; Ende Dezember 2023 hatte sie 40,3 Mrd. € betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

In den ersten drei Monaten des Jahres 2024 erwirtschaftete der Finanzdienstleistungsbereich einen Brutto-Cashflow in Höhe von 3,4 (2,7) Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital betrug –4,1 (–4,3) Mrd. €. Ein geringerer Aufbau von Forderungen sowie ein Abbau der Vorräte standen einem höheren Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und einem geringeren Aufbau von Verbindlichkeiten entgegen und führten gegenüber Vorjahr zu einer geringeren Mittelbindung im Working Capital. In der Folge lag der Cashflow aus dem laufenden Geschäft bei –0,8 (–1,6) Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts erhöhte sich aufgrund strategischer Investitionen auf 0,4 (0,0) Mrd. €.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ergab sich im ersten Quartal 2024 ein Mittelzufluss in Höhe von 10,4 (6,2) Mrd. €. Hierin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie übriger Finanzschulden.

Ende März 2024 lag die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei –190,2 Mrd. €; am 31. Dezember 2023 belief sie sich auf –187,7 Mrd. €.

FINANZIELLE SITUATION IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Mio. €	2024	2023
Pkw		
Brutto-Cashflow	5.577	8.101
Veränderung Working Capital	–3.991	–1.163
Cashflow laufendes Geschäft	1.586	6.938
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–5.085	–5.332
Netto-Cashflow	–3.499	1.606
Nutzfahrzeuge		
Brutto-Cashflow	1.397	1.186
Veränderung Working Capital	–573	–549
Cashflow laufendes Geschäft	824	638
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–440	22
Netto-Cashflow	383	660
Power Engineering		
Brutto-Cashflow	151	156
Veränderung Working Capital	–32	–156
Cashflow laufendes Geschäft	119	–0
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–30	–22
Netto-Cashflow	89	–22

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Am Ende des ersten Quartals 2024 verzeichnete der Volkswagen Konzern mit 622,2 Mrd. € eine um 3,6% höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2023. Das Eigenkapital war mit 194,5 Mrd. € im Wesentlichen ergebnisbedingt um 4,6 Mrd. € höher als am Jahresende 2023. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 31,3 (31,6)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile nahmen insbesondere aufgrund von Zugängen und gestiegenen Aktivierungen von Entwicklungskosten im Vergleich zum Jahresende 2023 leicht zu. Die Sachanlagen waren gegenüber dem Wert zum 31. Dezember 2023 nahezu unverändert. Die At Equity bewerteten Anteile nahmen leicht zu. Insgesamt beliefen sich die Langfristigen Vermögenswerte auf 188,3 (186,0) Mrd. €.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte fielen am 31. März 2024 mit 127,9 (120,2) Mrd. € höher aus als Ende 2023. Die Vorräte erhöhten sich deutlich. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen im Wesentlichen aufgrund gestiegener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu. Der Bestand an Zahlungsmitteln reduzierte sich um 2,0 Mrd. € auf 26,7 Mrd. €.

Mit 150,0 Mrd. € verzeichnete der Konzernbereich Automobile am Ende des ersten Quartals 2024 ein um 2,5% höheres Eigenkapital als Ende 2023. Hierzu trugen vor allem die Ergebnisentwicklung, die geringeren versicherungsmathematischen Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen infolge der Änderung des Zinssatzes sowie positive Einflüsse aus der Währungsumrechnung und aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung bei. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital nahmen leicht zu und waren im Wesentlichen den Minderheitsaktionären des Porsche AG Konzerns und der TRATON Group zuzurechnen. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 47,4 (47,8)%.

Die Langfristigen Schulden lagen am Ende des Berichtszeitraums mit 88,3 (86,9) Mrd. € leicht über dem Niveau des Vorjahres. Die langfristigen Finanzschulden stiegen, während die Pensionsrückstellungen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes leicht rückläufig waren.

Mit 77,9 (73,1) Mrd. € erhöhten sich die Kurzfristigen Schulden am Ende der ersten drei Monate 2024 gegenüber dem Jahresende 2023 spürbar. Die kurzfristigen Finanzschulden nahmen auf -9,3 (-8,6) Mrd. € zu. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert in beiden Zeiträumen negativ. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nahmen zu, auch die kurzfristigen Sonstigen Schulden erhöhten sich.

Am Ende des Berichtszeitraums wies der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 316,1 Mrd. € aus; das waren 3,2% mehr als am Jahresende 2023.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Am 31. März 2024 verzeichnete der Finanzdienstleistungsbereich mit 306,1 Mrd.€ eine um 4,1% höhere Bilanzsumme als Ende 2023.

Die Langfristigen Vermögenswerte insgesamt stiegen auf 177,8 (174,7) Mrd.€. Die darin enthaltenen Sachanlagen waren gegenüber Jahresende 2023 unverändert. Die Vermieteten Vermögenswerte und die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen waren höher als ein Jahr zuvor.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 7,4% auf 128,2 Mrd.€ zu. Der darin enthaltene Zahlungsmittelbestand des Finanzdienstleistungsbereich war mit 24,5 (14,8) Mrd.€ rund zweidrittel höher als zum letzten Bilanzstichtag.

Am Ende des ersten Quartals entfielen rund 49,2 (49,0)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Mit 44,5 Mrd.€ lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen Ende März 2024 um 2,1% über dem Wert des Vorjahresendes. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 14,5 (14,8)%.

Die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich lagen mit 119,1 (117,7) Mrd.€ etwa auf dem Niveau vom Jahresende 2023. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden stiegen leicht. Die Kurzfristigen Schulden legten vor allem aufgrund spürbar höherer kurzfristiger Finanzschulden zu.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich am 31. März 2024 auf 49,2 Mrd.€; am Jahresende 2023 hatte es 38,8 Mrd.€ betragen.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	31.03.2024	31.12.2023
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	147.132	149.881
Kurzfristige Vermögenswerte	102.072	100.013
Bilanzsumme	249.203	249.894
Eigenkapital	130.797	127.684
Langfristige Schulden	64.616	69.259
Kurzfristige Schulden	53.790	52.952
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	39.558	34.530
Kurzfristige Vermögenswerte	21.865	16.237
Bilanzsumme	61.423	50.767
Eigenkapital	16.430	15.918
Langfristige Schulden	23.157	17.077
Kurzfristige Schulden	21.836	17.772
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	1.595	1.631
Kurzfristige Vermögenswerte	3.923	3.955
Bilanzsumme	5.518	5.585
Eigenkapital	2.749	2.703
Langfristige Schulden	496	532
Kurzfristige Schulden	2.273	2.350

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die Prognose unserer Spitzenkennzahlen bleibt unverändert. Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2024 finden Sie auf Seite 29.

Rechtsstreitigkeiten Dieselthematik

1. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In der zweiten verbraucherrechtlichen Sammelklage in Brasilien, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge betrifft, wies der Superior Court of Justice im April 2024 die von der Klägerin eingelegte Revision gegen das Berufungs-urteil aus Juni 2023 zurück. Die Klägerin hat nun die Möglichkeit, eine einstweilige Beschwerde („interlocutory appeal“) gegen diese Entscheidung beim Superior Court of Justice einzureichen.

2. Verfahren in den USA/Kanada

Im März 2024 erklärte die Volkswagen Group of America Finance, LLC (VWGoAF) gegenüber der US-Börsenaufsicht (SEC – United States Securities and Exchange Commission), ohne dabei die Behauptungen der SEC aus der im September 2020 eingereichten geänderten Klage zuzugeben oder zu bestreiten, ihre Zustimmung zu einem abschließenden gerichtlichen Urteil, das unter anderem eine Zahlung in Höhe von rund 49 Mio. USD vorsieht. Nachfolgend reichten die SEC und die VWGoAF beim US District Court des Northern District von Kalifornien einen Antrag auf Erlass eines abschließenden Urteils hinsichtlich der VWGoAF ein, das die von der SEC geltend gemachten Ansprüche gegen die VWGoAF vollständig erledigt. Im April 2024 gab das Gericht diesem Antrag statt und erließ ein abschließendes Urteil in Bezug auf die VWGoAF. Alle gegen die Volkswagen AG und einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG geltend gemachten Ansprüche wies das Gericht rechtskräftig ab. Dementsprechend sind die von der SEC gegen alle Beklagten in diesem Verfahren geltend gemachten Ansprüche vollständig erledigt.

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

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2024 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2023 keine wesentlichen Änderungen.

Ausblick für das Jahr 2024

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2023 ähnlichen Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe, wenngleich sinkende Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich negativ auf die private Nachfrage auswirken. Wir rechnen jedoch im laufenden Jahr mit einem schrittweisen Absenken der Leitzinsen seitens der westlichen Zentralbanken und daraus folgend mit einem stützenden Effekt auf die Nachfrage insgesamt. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Wir gehen davon aus, dass die fortgeschrittenen Volkswirtschaften im Durchschnitt eine positive Dynamik auf dem Niveau des Vorjahres aufweisen werden, während sich das Wirtschaftswachstum in den Schwellenländern leicht verringern wird.

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Zudem können sich Unsicherheiten aus Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts und der Auseinandersetzungen im Nahen Osten verstärken und zu insbesondere steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2024 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2024 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das leicht über dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2024 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2024 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich deutlich übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2024 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls leicht steigen wird. Auch die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2024 voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Wir erwarten für 2024, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich leicht negativ entwickeln werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2024 mit einer Nachfrage spürbar über dem Niveau des Vorjahres mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2024 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir rechnen damit, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2024 unter herausfordernden Marktbedingungen gegenüber dem Vorjahr um bis zu 3% wachsen.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern und den Bereich Pkw im Jahr 2024, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um bis zu 5% übertreffen. Die operative Umsatzrendite für den Konzern und den Bereich Pkw wird voraussichtlich zwischen 7 und 7,5% liegen. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei ebenfalls bis zu 5% über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 8,5 und 9,5% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse um bis zu 2% über denen des Vorjahres und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit 3 bis 7% über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen und einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,0 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2024 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 13,5 und 14,5% liegt. Den Netto-Cashflow des Jahres 2024 erwarten wir zwischen 4,5 und 6,5 Mrd. €. Darin enthalten sind insbesondere Zukunftsinvestitionen sowie Liquiditätsabflüsse aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten für das Geschäftsfeld Battery, die eine wichtige Säule der Transformation des Volkswagen Konzerns darstellen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2024 voraussichtlich zwischen 39 und 41 Mrd. € liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Energie- und sonstigen Rohstoffen oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2023 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.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

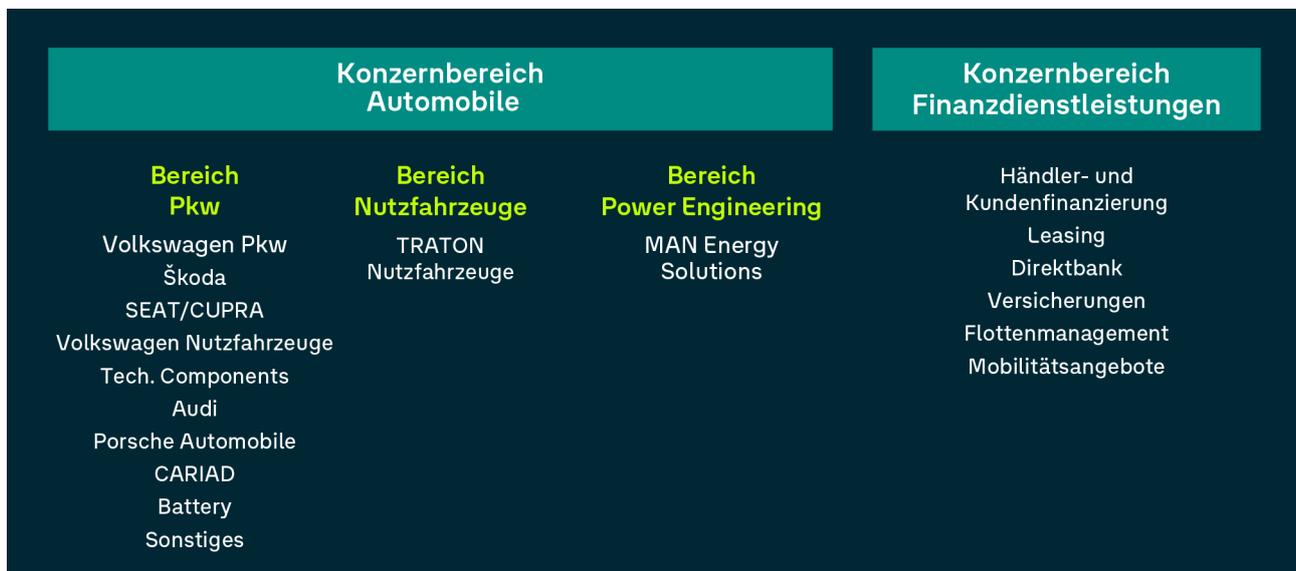
Im Zeitraum Januar bis März 2024 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 75,5 (76,2) Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag bei 4,6 (5,7) Mrd. €.

Die Markengruppe Core setzte im Berichtszeitraum 1,2 (1,2) Mio. Fahrzeuge ab, die Umsatzerlöse beliefen sich auf 32,8 (33,2) Mrd. €. Das Operative Ergebnis konnte auf 2,1 (1,7) Mrd. € zulegen.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw ging in den ersten drei Monaten 2024 um 5,0% auf 695 Tsd. Fahrzeuge zurück. Der Polo und der Golf verzeichneten eine verstärkte Nachfrage. Der neue Passat und der neue Tiguan wurden erfolgreich im Markt eingeführt. Die Umsatzerlöse nahmen um 5,9% auf 19,3 Mrd. € ab. Das Operative Ergebnis lag bei 770 (608) Mio. €. Mix- und Wechselkurseffekte wirkten positiv, gestiegene Fixkosten belasteten das Ergebnis hingegen.

Im Berichtszeitraum setzte die Marke Škoda 268 Tsd. Fahrzeuge ab; ein Minus von 2,5% im Vergleich zum Vorjahr. Der Octavia war erneut Bestseller und verzeichnete Zuwächse. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 6,6 (6,8) Mrd. €. Das Operative Ergebnis sank auf 535 (542) Mio. €. Höheren Produkt- und Fixkosten standen positive Mixeffekte gegenüber.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS



WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKENGRUPPEN UND GESCHÄFTSFELDERN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Markengruppe Core	1.192	1.193	32.773	33.163	2.110	1.742
Markengruppe Progressive	243	323	13.725	16.883	466	1.816
Markengruppe Sport Luxury ¹	71	85	8.144	9.333	1.207	1.727
CARIAD	-	-	179	168	-552	-429
Battery	-	-	0	0	-79	-72
TRATON Nutzfahrzeuge	81	85	11.477	10.938	1.037	875
MAN Energy Solutions	-	-	971	901	96	101
At Equity einbezogene Gesellschaften China ²	649	609	-	-	-	-
Volkswagen Group Mobility	-	-	13.780	11.980	786	985
Sonstiges ³	-155	-171	-5.589	-7.168	-483	-997
Volkswagen Konzern	2.081	2.124	75.461	76.198	4.588	5.747

1 Inklusive Porsche Finanzdienstleistungen: Umsatz 9.011 (10.097) Mio. €, Operatives Ergebnis 1.282 (1.840) Mio. €.

2 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten, diese Gesellschaften erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 429 (625) Mio. €.

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

WESENTLICHE ZAHLEN DER MARKENGRUPPE CORE VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Volkswagen Pkw	695	731	19.264	20.464	770	608
Škoda	268	275	6.574	6.794	535	542
SEAT/CUPRA	164	155	3.803	3.562	226	144
Volkswagen Nutzfahrzeuge	122	104	4.170	3.599	400	171
Tech. Components	-	-	5.418	6.028	208	237
Konsolidierung	-57	-72	-6.456	-7.284	-29	39
Markengruppe Core	1.192	1.193	32.773	33.163	2.110	1.742

WESENTLICHE ZAHLEN NACH KONZERNBEREICHEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Bereich Pkw	2.000	2.039	48.276	51.623	2.574	3.611
Bereich Nutzfahrzeuge	81	85	11.477	10.938	1.038	872
Bereich Power Engineering	-	-	971	901	96	100
Konzernbereich Automobile ¹	2.081	2.124	60.725	63.463	3.707	4.583
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	14.736	12.736	881	1.164
Volkswagen Konzern	2.081	2.124	75.461	76.198	4.588	5.747

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

Trotz eines herausfordernden Umfelds erhöhte sich der Absatz von SEAT/CUPRA im Zeitraum Januar bis März dieses Jahres auf 164 Tsd. Fahrzeuge; das waren 6,2% mehr als ein Jahr zuvor. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Der CUPRA Formentor und die Leon-Familie waren besonders beliebt. Die Umsatzerlöse lagen mit 3,8 Mrd. € um 6,8% über dem Vorjahreswert. Vor allem aufgrund des höheren Volumens und des Erfolgs von CUPRA stieg das Operative Ergebnis im Vergleich zum Vergleichszeitraum um 57,0% auf 226 Mio. €.

Im ersten Quartal 2024 legte der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf weltweit 122 (104) Tsd. Einheiten zu; vor allem die Modelle Multivan/Transporter und Amarok trugen zur Steigerung bei. In der Folge erhöhten sich die Umsatzerlöse auf 4,2 (3,6) Mrd. €. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 400 (171) Mio. €, was neben dem Volumen insbesondere aus positiven Preiseffekten resultierte.

Die Umsatzerlöse von Tech. Components beliefen sich in den ersten drei Monaten dieses Jahres auf 5,4 (6,0) Mrd. €. Das Operative Ergebnis war mit 208 (237) Mio. € geringer als im Vorjahr, was vor allem auf negative Rohstoffpreiseffekte in den Produktkosten und geringere Wertstofflöse zurückzuführen war.

Der Absatz der Markengruppe Progressive (Audi, Bentley, Lamborghini, Ducati) belief sich im Berichtszeitraum auf weltweit 243 (323) Tsd. Fahrzeuge. Zuwächse verzeichneten der Audi A3 und der Q3. Die chinesischen Joint Ventures FAW-Volkswagen und SAIC VOLKSWAGEN veräußerten weitere 140 (128) Tsd. Audi Fahrzeuge; hier konnte vor allem der A6 zulegen. Die Umsatzerlöse lagen bei 13,7 (16,9) Mrd. €. Das Operative Ergebnis sank volumen- und mixbedingt auf 0,5 (1,8) Mrd. €. Ducati verkaufte in den ersten drei Monaten dieses Jahres 14.398 (18.498) Motorräder.

Die Markengruppe Sport Luxury (Porsche Automobile) setzte im Berichtszeitraum weltweit 71 (85) Tsd. Fahrzeuge ab. Beliebt waren vor allem die Modelle Macan und Cayenne. Die Umsatzerlöse gaben auf 8,1 (9,3) Mrd. € nach und das Operative Ergebnis ging auf 1,2 (1,7) Mrd. € zurück. Das geringere Volumen, resultierend aus zwei Modellreihenläufen und zollbedingten Verzögerungen bei der Auslieferung einiger Modelle, sowie die Entwicklungsleistungen in die Digitalisierung und das Produktportfolio belasteten das Ergebnis.

CARIAD bündelt die Softwarekompetenz im Volkswagen Konzern. Das Geschäftsmodell umfasst die Entwicklung und den Betrieb einheitlicher Softwareplattformen für aktuelle und künftige Fahrzeugmodelle. Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Zeitraum Januar bis März 2024 auf 179 (168) Mio. €, was im Wesentlichen aus gestiegenen Lizenzerlösen aufgrund eines höheren Fahrzeugvolumens mit CARIAD-Software resultierte. Der Operative Verlust belief sich infolge von Entwicklungsvorleistungen auf -0,6 (-0,4) Mrd. €.

Im Geschäftsfeld Battery sind die weltweiten Batterieaktivitäten des Konzerns – die zukünftige Fertigung von Batteriezellen sowie weitere Aktivitäten entlang der Batterie-Wertschöpfungskette – zusammengefasst. Das Operative Ergebnis von Battery lag im Berichtszeitraum infolge des Aufbaus des Geschäftsfelds fixkostenbedingt bei -79 (-72) Mio. €.

Der Absatz von TRATON Nutzfahrzeuge (Scania, MAN, Navistar, Volkswagen Truck & Bus) lag mit 81 (85) Tsd. Einheiten unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Dennoch konnten die Umsatzerlöse um 4,9% auf 11,5 Mrd. € gesteigert werden. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 1,0 (0,9) Mrd. €. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf einen vorteilhaften Produktmix sowie eine verbesserte Preisdurchsetzung zurückzuführen.

Im Zeitraum Januar bis März 2024 erwirtschaftete MAN Energy Solutions Umsatzerlöse in Höhe von 1,0 (0,9) Mrd. €. Das Operative Ergebnis belief sich auf 96 (101) Mio. €.

Die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Group Mobility (ehemals Volkswagen Finanzdienstleistungen) neu abgeschlossenen Verträge belief sich im Berichtszeitraum auf 2,4 Mio. (+20,1%). Seit dem 1. Januar 2024 werden weitere Arten von Versicherungsverträgen berücksichtigt, der Vertragsbestand vom 31. Dezember 2023 wurde angepasst. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns lag bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen bei 34,5 (34,4)%. Ende März 2024 war der Gesamtvertragsbestand mit 25,3 (25,8) Mio. Kontrakten annähernd so hoch wie am 31. Dezember 2023. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing lag der Vertragsbestand bei 10,1 (10,2) Mio. Kontrakten, im Bereich Service/Versicherungen waren es 15,2 (15,6) Mio. Kontrakte. Die Volkswagen Bank verzeichnete am 31. März dieses Jahres 1,8 (1,8) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis gab auf 0,8 (1,0) Mrd. € nach. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Zinsaufwendungen.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In den ersten drei Monaten dieses Jahres setzte der Volkswagen Konzern in der Region Europa/Übrige Märkte 1,0 Mio. Fahrzeuge ab; ein Minus von 5,2% im Vergleich zum Vorjahr. Die Umsatzerlöse stiegen auf 47,5 (45,7) Mrd.€, was im Wesentlichen aus einer verbesserten Preisdurchsetzung sowie höheren Umsatzerlösen im Finanzdienstleistungsbereich resultierte.

Der Absatz des Volkswagen Konzerns auf den Märkten Nordamerikas sank im Berichtszeitraum um 9,9% auf 0,2 Tsd. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse gingen volumenbedingt auf 13,9 (15,8) Mrd.€ zurück.

Im Zeitraum Januar bis März 2024 war der Absatz in Südamerika mit 120 (101) Tsd. Fahrzeugen höher als ein Jahr zuvor. In der Folge nahmen die Umsatzerlöse auf 4,1 (3,4) Mrd.€ zu.

In der Region Asien-Pazifik legte der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China – im Berichtszeitraum um 2,3% auf 0,8 Mio. Fahrzeuge zu. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 10,2 (11,6) Mrd.€. Darin nicht enthalten sind die Umsatzerlöse unserer At Equity einbezogenen Gesellschaften in China. Gründe für den Rückgang waren der ohne die chinesischen Joint Ventures rückläufige Absatz sowie negative Wechselkurseffekte.

Im ersten Quartal 2024 wirkten sich Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns in Fremdwährung mit -0,1 (-0,4) Mrd.€ negativ aus.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2024	2023	2024	2023
Europa/Übrige Märkte	995	1.050	47.489	45.729
Nordamerika	214	238	13.854	15.817
Südamerika	120	101	4.067	3.413
Asien-Pazifik ¹	752	735	10.151	11.618
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-	-	-99	-379
Volkswagen Konzern¹	2.081	2.124	75.461	76.198

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

Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 31. März

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2024	2023	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2024	2023	2024	2023
Umsatzerlöse	75.461	76.198	60.725	63.463	14.736	12.736
Kosten der Umsatzerlöse	-61.915	-61.005	-49.160	-50.434	-12.755	-10.571
Bruttoergebnis	13.546	15.193	11.565	13.029	1.981	2.165
Vertriebskosten	-5.103	-4.836	-4.830	-4.524	-273	-311
Verwaltungskosten	-3.358	-3.241	-2.683	-2.594	-675	-647
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-497	-1.370	-345	-1.328	-152	-42
Operatives Ergebnis	4.588	5.747	3.707	4.583	881	1.164
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	259	535	310	542	-51	-7
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	334	171	350	221	-16	-50
Finanzergebnis	593	706	659	762	-67	-57
Ergebnis vor Steuern	5.181	6.453	4.367	5.345	815	1.107
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.471	-1.723	-1.281	-1.404	-190	-319
Ergebnis nach Steuern	3.710	4.730	3.085	3.941	624	788
davon entfallen auf						
Minderheiten	281	382	257	350	24	32
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	163	138	163	138	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	3.266	4.209	2.666	3.453	600	756
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	6,49	8,37				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	6,55	8,43				

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

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

Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis 31. März

Mio. €	2024	2023
Ergebnis nach Steuern	3.710	4.730
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	853	-340
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-246	104
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	606	-236
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten		
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern	-307	29
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	76	-2
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-231	27
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	1	0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	376	-209
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	356	-812
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	44	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	401	-812
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	2	-1
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	402	-813
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	275	703
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-170	-35
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	104	669
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	-22	-198
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	82	470
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-171	-159
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	235	215
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	64	56
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	-21	-10
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	44	46
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-12	50
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-12	49
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	5	-6
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-7	43
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	57	-143
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	578	-396
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	1.160	-491
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-206	-115
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	954	-606
Gesamtergebnis	4.664	4.124
davon entfallen auf		
Minderheiten	256	418
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	163	138
Aktionäre der Volkswagen AG	4.245	3.568

Bilanz zum 31. März 2024 und zum 31. Dezember 2023

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2024	2023	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2024	2023	2024	2023
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	366.114	360.694	188.284	186.042	177.830	174.653
Immaterielle Vermögenswerte	90.476	89.109	89.878	88.504	598	605
Sachanlagen	67.173	66.880	66.214	65.918	959	962
Vermietete Vermögenswerte	65.760	64.094	218	377	65.542	63.717
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	95.484	94.474	-712	-726	96.196	95.200
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	47.221	46.137	32.686	31.969	14.535	14.168
Kurzfristige Vermögenswerte	256.093	239.644	127.860	120.204	128.233	119.439
Vorräte	59.286	53.601	54.725	48.692	4.561	4.909
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	66.630	66.381	-826	-832	67.456	67.213
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	51.708	49.250	24.351	21.348	27.358	27.902
Wertpapiere und Termingeldanlagen	27.183	26.772	22.833	22.211	4.350	4.561
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	51.185	43.449	26.690	28.698	24.495	14.751
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	101	190	88	88	13	103
Bilanzsumme	622.207	600.338	316.144	306.246	306.063	294.092
Passiva						
Eigenkapital	194.478	189.912	149.976	146.305	44.502	43.607
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	164.836	160.539	120.933	117.489	43.904	43.050
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	15.133	15.155	15.133	15.155	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	179.969	175.694	136.066	132.644	43.904	43.050
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	14.509	14.218	13.911	13.661	598	557
Langfristige Schulden	207.387	204.552	88.269	86.868	119.118	117.684
Finanzschulden	126.693	122.323	20.804	18.046	105.889	104.277
Rückstellungen für Pensionen	28.845	29.672	28.366	29.174	479	498
Sonstige Schulden	51.849	52.557	39.099	39.648	12.750	12.908
Kurzfristige Schulden	220.342	205.874	77.899	73.073	142.443	132.801
Finanzschulden	119.937	110.476	-9.286	-8.637	129.223	119.113
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	32.014	30.901	27.986	26.836	4.028	4.064
Sonstige Schulden	68.380	64.467	59.194	54.869	9.186	9.597
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	12	31	5	5	6	26
Bilanzsumme	622.207	600.338	316.144	306.246	306.063	294.092

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

Eigenkapitalentwicklung

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs-umrechnung	SICHERUNGSGESCHÄFTE							Summe Eigenkapital
					Cash-flow Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapitalinstrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile der Anteilseigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	
Stand am 01.01.2023	1.283	14.551	137.267	-2.256	1.623	-1.077	-1.005	870	14.121	165.378	12.950	178.327
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 17	-	-	5	-	-	-	-	-7	-	-1	2	1
Stand nach Anpassung am 01.01.2023	1.283	14.551	137.272	-2.256	1.623	-1.077	-1.005	864	14.121	165.376	12.952	178.328
Ergebnis nach Steuern	-	-	4.209	-	-	-	-	-	138	4.347	382	4.730
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-232	-763	378	50	69	-143	-	-641	35	-606
Gesamtergebnis	-	-	3.977	-763	378	50	69	-143	138	3.706	418	4.124
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	13	-	-	-	-13	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-185	-185	-	-185
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-42	-11	-	-	-	-	-	-54	-27	-80
Übrige Veränderungen	-	-	21	-	-	-	-	-	-	21	0	21
Stand am 31.03.2023	1.283	14.551	141.241	-3.031	2.001	-1.027	-949	721	14.075	168.865	13.343	182.208
Stand am 01.01.2024	1.283	14.551	147.830	-3.431	1.472	-676	-966	476	15.155	175.694	14.218	189.912
Ergebnis nach Steuern	-	-	3.266	-	-	-	-	-	163	3.429	281	3.710
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	584	397	134	42	-235	57	-	979	-25	954
Gesamtergebnis	-	-	3.850	397	134	42	-235	57	163	4.408	256	4.664
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	35
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-185	-185	-	-185
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	52	-	-	-	-	-	-	52	-	52
Stand am 31.03.2024	1.283	14.551	151.732	-3.034	1.606	-634	-1.201	533	15.133	179.969	14.509	194.478

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 31. März

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2024	2023	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENST- LEISTUNGEN	
			2024	2023	2024	2023
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	43.522	29.738	28.704	23.042	14.819	6.695
Ergebnis vor Steuern	5.181	6.453	4.367	5.345	815	1.107
Ertragsteuerzahlungen	-1.789	-1.443	-1.405	-667	-384	-776
Abschreibungen ²	7.255	6.440	4.494	4.051	2.761	2.389
Veränderung der Pensionen	45	71	42	68	3	3
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-259	-539	-310	-546	51	7
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	47	1.187	-63	1.191	110	-4
Brutto-Cashflow	10.481	12.170	7.125	9.443	3.356	2.726
Veränderung Working Capital	-8.714	-6.207	-4.596	-1.868	-4.118	-4.339
Veränderung der Vorräte	-5.515	-4.754	-5.862	-4.578	347	-177
Veränderung der Forderungen	-2.805	-3.016	-2.619	-1.681	-186	-1.335
Veränderung der Verbindlichkeiten	4.100	4.778	3.860	3.715	241	1.063
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	23	571	14	456	9	115
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-3.963	-2.530	40	218	-4.004	-2.747
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-555	-1.256	-29	2	-526	-1.258
Cashflow laufendes Geschäft	1.766	5.963	2.528	7.576	-762	-1.613
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-5.953	-5.380	-5.555	-5.332	-397	-49
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-2.787	-2.485	-2.740	-2.458	-46	-27
Entwicklungskosten (aktiviert)	-2.834	-2.559	-2.834	-2.559	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-567	-404	-206	-378	-361	-26
Netto-Cashflow⁴	-4.187	582	-3.027	2.244	-1.160	-1.662
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-274	10.751	-709	13.086	435	-2.335
Investitionstätigkeit	-6.227	5.371	-6.265	7.755	38	-2.384
Finanzierungstätigkeit	12.029	-3.906	1.631	-10.142	10.398	6.236
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	-8	-	-8	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	35	0	20	-2	15	2
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	100	-292	96	-216	4	-76
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	1	-1	1	-1	-1	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	7.669	7.134	-2.008	4.971	9.677	2.163
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.03.⁵	51.191	36.872	26.695	28.014	24.496	8.858
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	42.426	39.400	21.979	18.043	20.447	21.357
Bruttoliquidität	93.617	76.272	48.674	46.057	44.943	30.215
Kreditstand	-246.630	-207.785	-11.517	-7.615	-235.113	-200.169
Nettoliquidität am 31.03.⁶	-153.013	-131.513	37.157	38.441	-190.170	-169.954
nachrichtlich am 01.01.	-147.433	-125.803	40.289	43.015	-187.722	-168.818

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

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

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

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

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

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

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

des Volkswagen Konzern-Zwischenabschlusses zum 31. März 2024

Rechnungslegung nach IFRS Accounting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2023 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 31. März 2024 in Übereinstimmung mit IAS 34 (Zwischenberichterstattung) erstellt und enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss verkürzten Berichtsumfang.

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

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2024 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 3,4 % (31. Dezember 2023: 3,3 %) verwendet.

Im Übrigen werden bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses und der Ermittlung der Vergleichszahlen für das Vorjahr grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss 2023 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2023 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ veröffentlicht. Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2023 ist auch im Internet unter www.volkswagen-group.com/investoren abrufbar.

Wesentliche Ereignisse

DIESELTHEMATIK

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieselthematik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2023 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2024 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

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

Konzernkreis

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

IFRS 5 – ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen des laufenden Geschäftsjahres

Die seit September 2022 bei der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG) bestehende Absicht zur Veräußerung zweier russischer Vertriebsgesellschaften des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, OOO Porsche Russland, Moskau/Russland und OOO Porsche Center Moscow, Moskau/Russland sowie einer russischen Gesellschaft, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet ist, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau/Russland, besteht weiterhin. Der Abschluss des Veräußerungsvorhabens wird voraussichtlich aufgrund der sich geänderten äußeren Rahmenbedingungen innerhalb des Geschäftsjahres 2024 erwartet. Zum 31. Dezember 2022 wurde für die Veräußerungsgruppe ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 25 Mio. € erfasst. Im Geschäftsjahr 2023 wurde ein weiterer geringfügiger Wertminderungsbedarf und gegenläufige Währungsumrechnungseffekte identifiziert. Zum 31. März 2024 wurde kein weiterer Wertminderungsbedarf identifiziert.

Im vierten Quartal 2022 wurde beschlossen, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugehörigen vollkonsolidierten Tochtergesellschaften OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland, OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland zu veräußern. Nach Beschlussfassung durch die zuständigen Gremien wurde mit der Umsetzung eines Veräußerungsplans begonnen, dessen Abschluss in 2023 erwartet wurde, jedoch aufgrund einer zum 31. Dezember 2023 noch ausstehenden Genehmigung seitens der russischen Behörden nicht abgeschlossen werden konnte. Im Geschäftsjahr 2023 wurden in diesem Zusammenhang Wertminderungen in Höhe von 186 Mio. € erfasst. Die Gesellschaften OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland wurden am 18. Januar 2024 veräußert. Weitere Erläuterungen dazu siehe Angabe „Im laufenden Geschäftsjahr abgewickelte Transaktionen“. Die Erteilung der ausstehenden Genehmigung und somit der Abschluss des Veräußerungsvorhabens für die OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland wird für das erste Halbjahr 2024 erwartet. Im Geschäftsjahr 2024 wurde für die OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland ein weiterer Wertminderungsbedarf in Höhe von 16 Mio. € erfasst.

Am 15. Dezember 2022 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG beschlossen, das MAN ES Gasturbinengeschäft der MAN Energy Solutions SE, Augsburg und der MAN Energy Solutions Schweiz AG, Zürich/Schweiz mittels Asset Deal an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China und deren Tochtergesellschaften deutschen und schweizerischen Rechts zu veräußern. Die Transaktion wird nach Genehmigung durch die zuständigen Behörden voraussichtlich innerhalb des Geschäftsjahres 2024 abgeschlossen sein.

Insgesamt wurden zum 31. März 2024 Vermögenswerte in Höhe von 101 Mio. € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 12 Mio. € gemäß IFRS 5 als Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden in einer separaten Zeile in der Bilanz ausgewiesen. Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden wurden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt.

Im laufenden Geschäftsjahr abgewickelte Transaktionen

Gemäß den Vorgaben des IFRS 5 waren die vollkonsolidierten Tochtergesellschaften OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland seit dem Geschäftsjahr 2022 als Teil einer zur Veräußerung gehaltenen Veräußerungsgruppe eingestuft. In diesem Zusammenhang wurden im Geschäftsjahr 2023 Wertminderungen in Höhe von 17 Mio. € erfasst. Am 18. Januar 2024 wurden die Anteile an den beiden Gesellschaften an einen externen Investor verkauft. Aus der Entkonsolidierung der beiden Gesellschaften ergab sich, insbesondere aufgrund der Reklassifizierung von Währungsumrechnungsdifferenzen in die Gewinn- und Verlustrechnung, ein Verlust in Höhe von 62 Mio. €, der in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen wird.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. QUARTAL 2024

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	40.346	7.926	-	-	48.272	-4.087	44.185
Originalteile	4.204	1.738	-	-	5.942	-49	5.893
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	3.502	570	-	6.114	10.185	-1.021	9.164
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	3.191	247	-	-	3.438	-23	3.415
Power Engineering	-	-	971	-	971	0	971
Motorräder	217	-	-	-	217	-	217
Vermiet- und Leasinggeschäft	195	366	0	4.884	5.446	-363	5.083
Zinsen und ähnliche Erträge	65	0	-	3.569	3.635	-246	3.389
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-142	-2	-	-	-144	45	-99
Sonstige Umsatzerlöse	2.648	632	-	169	3.449	-206	3.243
	54.226	11.477	971	14.736	81.411	-5.950	75.461

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. QUARTAL 2023

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	45.664	7.262	-	-	52.925	-4.838	48.087
Originalteile	4.052	1.786	-	-	5.837	-51	5.786
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	3.263	626	-	5.679	9.568	-995	8.573
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	2.588	268	-	-	2.857	-21	2.835
Power Engineering	-	-	901	-	901	0	901
Motorräder	273	-	-	-	273	-	273
Vermiet- und Leasinggeschäft	242	395	0	4.236	4.873	-300	4.573
Zinsen und ähnliche Erträge	59	0	-	2.677	2.736	-190	2.547
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-447	9	-	-	-439	60	-379
Sonstige Umsatzerlöse	2.541	593	-	143	3.277	-276	3.001
	58.235	10.938	901	12.736	82.810	-6.612	76.198

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

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 2.545 Mio. € (Vorjahr: 1.570 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus werden in den Kosten der Umsatzerlöse neben den planmäßigen auch außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte berücksichtigt. Die außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf insgesamt 271 Mio. € (Vorjahr: 157 Mio. €), die im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis und in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen sind.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. QUARTAL		
	2024	2023	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	6.008	5.071	+ 18,5
davon: aktivierte Entwicklungskosten	2.834	2.559	+ 10,7
Aktivierungsquote in %	47,2	50,5	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.442	1.218	+ 18,4
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	4.616	3.730	+ 23,8

4. Ergebnis je Aktie

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

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

		1. QUARTAL	
		2024	2023
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:			
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	295.089.818	295.089.818
Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Stück	206.205.445	206.205.445
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	3.710	4.730
Anteil von Minderheiten	Mio. €	281	382
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	163	138
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	3.266	4.209
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.915	2.471
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.351	1.739
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	6,49	8,37
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	6,55	8,43

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. MÄRZ 2024

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2024	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 31.03.2024
Immaterielle Vermögenswerte	89.109	2.968	-228	1.830	90.476
Sachanlagen	66.880	3.286	395	2.598	67.173
Vermietete Vermögenswerte	64.094	8.639	4.107	2.866	65.760

6. Vorräte

Mio. €	31.03.2024	31.12.2023
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.849	9.787
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	6.752	5.005
Fertige Erzeugnisse, Waren	34.793	30.994
Kurzfristiges Vermietvermögen	6.016	6.183
Geleistete Anzahlungen	1.884	1.649
Sicherungsgeschäfte Vorräte	-9	-16
	59.286	53.601

Im Berichtszeitraum waren wie im Vergleichszeitraum des Vorjahres keine wesentlichen Wertminderungen und Zuschreibungen auf Vorräte vorzunehmen.

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	31.03.2024	31.12.2023
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	22.728	21.849
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	28.981	27.401
	51.708	49.250

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. März 2024 mit 185 Mio. € (Vorjahr: 166 Mio. €) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

8. Eigenkapital

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

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

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	31.03.2024	31.12.2023
Anleihen und Schuldverschreibungen	101.787	97.166
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	14.294	15.288
Einlagengeschäft	3.773	3.238
Leasingverbindlichkeiten	5.639	5.381
Übrige Finanzschulden	1.200	1.250
	126.693	122.323

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	31.03.2024	31.12.2023
Anleihen und Schuldverschreibungen	47.122	46.718
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25.213	25.769
Einlagengeschäft	45.445	35.589
Leasingverbindlichkeiten	1.186	1.112
Übrige Finanzschulden	970	1.288
	119.937	110.476

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 2023 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“.

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

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

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

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

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

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

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

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

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. MÄRZ 2024

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET		ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ-INSTRUMENTE IN SICHERUNGS-BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS-KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ-POSTEN ZUM 31.03.2024
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte							
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	-	12.581	12.581
Sonstige Beteiligungen	1.048	-	-	-	-	3.645	4.693
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	71	53.088	53.704	-	-	42.324	95.484
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.759	6.489	6.495	-	2.844	-	12.092
Ertragsteuerforderungen	-	-	-	-	-	433	433
Kurzfristige Vermögenswerte							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	22.728	22.728	-	-	-	22.728
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	45.482	45.482	-	-	21.128	66.630
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.881	13.151	13.151	1.656	-	-	16.688
Ertragsteuerforderungen	-	5	5	-	-	2.006	2.011
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.690	493	493	-	-	-	27.183
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	51.185	51.185	-	-	-	51.185
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	6	6	-	-	94	101
Langfristige Schulden							
Finanzschulden	-	121.054	121.252	-	-	5.639	126.693
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.403	2.237	2.214	2.734	-	-	6.373
Kurzfristige Schulden							
Finanzschulden	-	118.751	118.751	-	-	1.186	119.937
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	32.014	32.014	-	-	-	32.014
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.273	11.815	11.815	1.579	-	-	14.667
Ertragsteuerverbindlichkeiten	-	15	15	-	-	658	673
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	3	3	-	-	8	12

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2023

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET		ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ-INSTRUMENTE IN SICHERUNGS-BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS-KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ-POSTEN ZUM 31.12.2023
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte							
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	-	12.239	12.239
Sonstige Beteiligungen	1.150	-	-	-	-	3.281	4.431
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	89	53.066	53.389	-	-	41.318	94.474
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.007	5.847	5.923	-	2.903	-	11.757
Ertragsteuerforderungen	-	-	-	-	-	437	437
Kurzfristige Vermögenswerte							
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	21.849	21.849	-	-	0	21.849
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	45.335	45.335	-	-	21.028	66.381
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.927	13.517	13.517	1.509	-	-	16.953
Ertragsteuerforderungen	-	8	8	-	-	1.641	1.649
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.450	322	322	-	-	-	26.772
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	43.449	43.449	-	-	-	43.449
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	76	76	-	-	114	190
Langfristige Schulden							
Finanzschulden	-	116.941	116.782	-	-	5.381	122.323
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.641	2.287	2.269	3.040	-	-	6.968
Kurzfristige Schulden							
Finanzschulden	-	109.363	109.363	-	-	1.112	110.476
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	30.901	30.901	-	-	-	30.901
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.294	11.356	11.356	1.372	-	-	14.022
Ertragsteuerverbindlichkeiten	-	18	18	-	-	537	556
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	15	15	-	-	16	31

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

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 63,5 Mrd. € (Vorjahr: 62,3 Mrd. €) und einen Fair Value von 63,4 Mrd. € (Vorjahr: 62,2 Mrd. €).

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

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.03.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	1.048	404	-	644
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	71	-	-	71
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.759	-	1.230	1.529
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	-	-	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	-	-	19
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.881	-	1.577	304
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.690	26.603	88	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.403	-	1.061	342
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.273	-	1.215	58

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	1.150	697	0	452
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	89	-	-	89
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.007	-	2.161	846
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	-	-	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	-	-	19
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.927	-	1.599	328
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.450	26.367	83	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.641	-	1.443	198
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.294	-	1.255	39

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.03.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.844	-	2.844	-
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.656	-	1.656	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.734	-	2.734	-
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.579	-	1.579	-

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.903	-	2.903	-
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.509	-	1.509	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	3.040	-	3.040	-
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.372	-	1.372	-

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

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

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2024	1.734	237
Währungsänderungen	10	1
Änderung Konsolidierungskreis	0	-
Gesamtergebnis	-202	45
erfolgswirksam	-205	45
erfolgsneutral	3	-
Zugänge (Zukäufe)	1.068	-
Realisierungen	-20	134
Umgliederung in Stufe 2	-21	-18
Stand am 31.03.2024	2.569	400
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-205	-45
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-250	-58
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-238	-186
Finanzergebnis	46	12
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	40	-
Stand am 01.01.2023	3.181	102
Währungsänderungen	-19	1
Änderung Konsolidierungskreis	0	-
Gesamtergebnis	-386	-9
erfolgswirksam	-386	-9
erfolgsneutral	0	-
Zugänge (Zukäufe)	28	-
Realisierungen	-215	-
Umgliederung in Stufe 2	-138	-4
Stand am 31.03.2023	2.450	89
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-386	9
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-388	9
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden ¹	-375	8
Finanzergebnis	2	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	0	-

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

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 31. März 2024 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 190 Mio. € (Vorjahr: 237 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen. Auf das Eigenkapital würden sich darüber hinaus keine wesentlichen Effekte ergeben.

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

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. März 2024 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. März 2024 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. März 2024 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 465 Mio. € (Vorjahr: 483 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. März 2024 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 495 Mio. € (Vorjahr: 515 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 31. März 2024 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 11 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 31. März 2024 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 8 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. März 2024 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 10 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. März 2024 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 10 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 31. März 2024 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 22 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 22 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 22 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 21 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) geringer ausgefallen.

12. Kapitalflussrechnung

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

Mio. €	31.03.2024	31.03.2023
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	51.185	36.247
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	7	625
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	51.191	36.872

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. QUARTAL	
	2024	2023
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	35	0
Dividendenzahlungen	-185	-6.708
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	-8
Aufnahmen von Anleihen	12.353	7.951
Tilgungen von Anleihen	-7.308	-7.591
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	7.400	2.747
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-266	-298
	12.029	-3.906

13. Segmentberichterstattung

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

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

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

Im Segment Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet.

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

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

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

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

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

BERICHTSSEGMENTE 1. QUARTAL 2024

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	49.426	11.154	971	13.684	75.235	226	75.461
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	4.800	324	0	1.052	6.176	-6.176	-
Umsatzerlöse	54.226	11.477	971	14.736	81.411	-5.950	75.461
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	3.310	1.038	96	881	5.324	-736	4.588

BERICHTSSEGMENTE 1. QUARTAL 2023

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	52.619	10.691	901	11.835	76.046	152	76.198
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	5.616	247	0	901	6.764	-6.764	-
Umsatzerlöse	58.235	10.938	901	12.736	82.810	-6.612	76.198
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	5.449	872	100	1.164	7.586	-1.839	5.747

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. QUARTAL	
	2024	2023
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	5.324	7.586
Nicht zugeordnete Bereiche	-3	13
Konzernfinanzierung	-8	-5
Konsolidierung/Holdingfunktion	-725	-1.846
Operatives Ergebnis	4.588	5.747
Finanzergebnis	593	706
Konzernergebnis vor Steuern	5.181	6.453

14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

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

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

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. QUARTAL		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. QUARTAL	
	2024	2023	2024	2023
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	1	1	0	0
Aufsichtsräte	1	0	1	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	302	417	472	405
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	3.980	3.359	297	166
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	85	99	640	658
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	2	6	1	1

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	31.03.2024	31.12.2023	31.03.2024	31.12.2023
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	0	0	0	0
Aufsichtsräte	0	0	171	187
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.887	1.780	2.297	2.332
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	15.608	15.687	4.674	4.864
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	736	775	8.413	8.647
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	1	1	1

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 4 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 11.670 Mio. € (31. Dezember 2023: 12.068 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.489 Mio. € (31. Dezember 2023: 3.234 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 1.320 Mio. € (31. Dezember 2023: 1.266 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 202 Mio. € (31. Dezember 2023: 199 Mio. €).

In den ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen sind zweifelhafte Forderungen enthalten, welche in Höhe von 21 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €) wertberichtigt wurden. Im ersten Quartal 2024 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 3 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) an.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 147 Mio. € (31. Dezember 2023: 150 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat von Januar bis März 2024 Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 402 Mio. € (Vorjahr: 209 Mio. €) getätigt.

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

Neben den Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen bestehen langfristige Abnahmeverpflichtungen aus Batteriebeschaffungsverträgen mit Unternehmen der Northvolt Gruppe.

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

15. Rechtsstreitigkeiten

DIESELTHEMATIK

1. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In der zweiten verbraucherrechtlichen Sammelklage in Brasilien, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge betrifft, wies der Superior Court of Justice im April 2024 die von der Klägerin eingelegte Revision gegen das Berufungsurteil aus Juni 2023 zurück. Die Klägerin hat nun die Möglichkeit, eine einstweilige Beschwerde („interlocutory appeal“) gegen diese Entscheidung beim Superior Court of Justice einzureichen.

2. Verfahren in den USA/Kanada

Im März 2024 erklärte die Volkswagen Group of America Finance, LLC (VWGoAF) gegenüber der US-Börsenaufsicht (SEC – United States Securities and Exchange Commission), ohne dabei die Behauptungen der SEC aus der im September 2020 eingereichten geänderten Klage zuzugeben oder zu bestreiten, ihre Zustimmung zu einem abschließenden gerichtlichen Urteil, das unter anderem eine Zahlung in Höhe von rund 49 Mio. USD vorsieht. Nachfolgend reichten die SEC und die VWGoAF beim US District Court des Northern District von Kalifornien einen Antrag auf Erlass eines abschließenden Urteils hinsichtlich der VWGoAF ein, das die von der SEC geltend gemachten Ansprüche gegen die VWGoAF vollständig erledigt. Im April 2024 gab das Gericht diesem Antrag statt und erließ ein abschließendes Urteil in Bezug auf die VWGoAF. Alle gegen die Volkswagen AG und einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG geltend gemachten Ansprüche wies das Gericht rechtskräftig ab. Dementsprechend sind die von der SEC gegen alle Beklagten in diesem Verfahren geltend gemachten Ansprüche vollständig erledigt.

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

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2024 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2023 keine wesentlichen Änderungen.

16. Eventualverbindlichkeiten

Gegenüber den im Geschäftsbericht 2023 beschriebenen Eventualverbindlichkeiten ergeben sich zum 31. März 2024 keine wesentlichen Veränderungen.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind im Vergleich zum Konzernabschluss 2023 nahezu unverändert geblieben und belaufen sich zum 31. März 2024 auf einen Wert von 38,2 Mrd. €.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Um das Ziel der nachhaltigen Personalkostensenkung im Verwaltungsbereich der Volkswagen AG fokussiert erreichen zu können, hat der Vorstand im April 2024 beschlossen, den Personalabbau durch gezielte Aufhebungsverträge zu unterstützen. Der Konzern rechnet im zweiten Quartal 2024 mit einem daraus resultierenden Aufwand von ca. 0,9 Mrd. €.

Wolfsburg, 29. April 2024

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung, verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, verkürzter Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung, sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht für den Zeitraum vom 1. Januar 2024 bis 31. März 2024, die Bestandteile des unterjährigen Finanzberichts nach § 115 Abs. 7 i.V.m. Abs. 2 Nr. 1 und 2 und Abs. 3 und 4 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

Hannover, 29. April 2024

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Hybridanleihe

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

Modularer E-Antriebs-Baukasten (MEB)

Baukastensystem für die Herstellung von Elektroautos. Der MEB legt die Parameter für Achsen, Antriebe, Hochvolt-Batterien, Radstände und Gewichtsverhältnisse fest, damit ein Fahrzeug optimal die Anforderungen der Elektromobilität erfüllt. Im Jahr 2020 startete die Produktion der ersten Fahrzeuge auf Basis des MEB in Serie.

Plug-in-Hybrid

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

Aktivierungsquote

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

Bruttomarge

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

Eigenkapitalquote

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

Investitionsquote

Die Investitionsquote im Konzernbereich Automobile ergibt sich aus der Addition der Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) mit der Sachinvestitionsquote: Die F&E-Quote im Konzernbereich Automobile setzt die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten in Relation zu den Umsatzerlösen. Die Forschungs- und Entwicklungskosten umfassen die Aufwendungen von der Zukunftsforschung bis zur marktreifen Entwicklung unserer Produkte. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der umweltfreundlichen Ausrichtung unseres Produktportfolios. Die F&E-Quote belegt die Anstrengungen für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens: die auf nachhaltiges Wachstum ausgerichtete Zielsetzung einer wettbewerbsfähigen Ertragskraft. Die Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile bringt gleichermaßen unsere Innovationskraft und zukünftige Wettbewerbsfähigkeit zum Ausdruck. Bei ihrer Berechnung werden die Investitionen – im Wesentlichen für die Modernisierung und Erweiterung der Produktpalette, für umweltfreundliche Aggregate sowie für die Anpassung der Produktionskapazitäten und Verbesserung der Fertigungsprozesse – ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile gesetzt.

Netto-Cashflow

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

Nettoliquidität

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

Operatives Ergebnis

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

Operative Umsatzrendite

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

Umsatzrendite vor Steuern

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

Impressum

Herausgeber

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

InvestorRelations

Volkswagen AG
Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg
Deutschland
E-Mail: ir@volkswagen.de
Internet: www.volkswagen-group.com

Finanzkalender

→ 29. Mai 2024

Hauptversammlung der Volkswagen AG

→ 1. August 2024

Halbjahresfinanzbericht 2024

→ 30. Oktober 2024

Zwischenbericht Januar – September 2024

