

Zwischenbericht

JANUAR – MÄRZ 2021

- 1 Wesentliche Fakten
- 2 Wichtige Ereignisse

- 6 Volkswagen Aktie
- 7 Geschäftsverlauf
- 16 Ertrags-, Finanz-
und Vermögenslage
- 22 Ausblick

- 27 Gewinn- und
Verlustrechnung
- 28 Gesamtergebnisrechnung
- 29 Bilanz
- 30 Eigenkapitalentwicklung
- 32 Kapitalflussrechnung
- 33 Anhang
- 52 Bescheinigung nach
prüferischer Durchsicht

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	1. Quartal		
	2021	2020	%
Mengendaten¹ in Tsd.			
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	2.432	2.006	+ 21,2
Absatz (Fahrzeuge)	2.334	1.937	+ 20,5
Produktion (Fahrzeuge)	2.319	1.997	+ 16,1
Belegschaft (am 31.03.2021/31.12.2020)	662,7	662,6	+ 0,0
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €			
Umsatzerlöse	62.376	55.054	+ 13,3
Operatives Ergebnis	4.812	904	x
Operative Umsatzrendite (%)	7,7	1,6	
Ergebnis vor Steuern	4.463	682	x
Umsatzrendite vor Steuern (%)	7,2	1,2	
Ergebnis nach Steuern	3.414	517	x
Konzernbereich Automobile²			
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	3.962	3.563	+ 11,2
F&E-Quote (%)	7,7	8,0	
Cash-flow laufendes Geschäft	8.890	1.546	x
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ³	4.186	4.064	+ 3,0
davon: Sachinvestitionen	1.924	2.087	- 7,8
Sachinvestitionsquote (%)	3,7	4,7	
Netto-Cash-flow	4.705	- 2.518	x
Netto-Liquidität am 31.03.	29.650	17.787	+ 66,7

- 1 Mengendaten inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund statistischer Fortschreibung aktualisiert.
- 2 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
- 3 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 1. Quartal 3.806 (3.553) Mio. €.

Wesentliche Fakten

- > **Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns steigen um 21,2 % auf 2,4 Mio. Fahrzeuge; Zuwächse vor allem in der Region Asien-Pazifik, höhere Nachfrage auch in Nord- und Südamerika sowie in Zentral- und Osteuropa; Pkw-Marktanteil ausgebaut; Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge mehr als verdoppelt**
- > **Umsatzerlöse des Konzerns übertreffen mit 62,4 Mrd. € den pandemiebedingt niedrigen Vorjahreswert um 13,3 %**
- > **Operatives Ergebnis steigt um 3,9 Mrd. € auf 4,8 Mrd. €; Volumen-, Mix- und Preisverbesserungen sowie positive Effekte aus der Fair-Value-Bewertung auf Rohstoffsicherungen; Einmalaufwendungen für Restrukturierungen in Höhe von 0,4 Mrd. €**
- > **Ergebnis vor Steuern verbessert auf 4,5 (0,7) Mrd. €**
- > **Netto-Cash-flow des Automobilbereichs vor allem ergebnisbedingt mit 4,7 (-2,5) Mrd. € höher als ein Jahr zuvor; Sachinvestitionsquote beträgt 3,7 (4,7) %**
- > **Netto-Liquidität im Automobilbereich beläuft sich auf 29,6 Mrd. €**
- > **Begeisternde Produkte:**
 - **Volkswagen Konzern präsentiert auf dem „Power Day“ seine Technologie-Roadmap für die Bereiche Batterie und Laden**
 - **Volkswagen Pkw gibt mit dem Eintritt des ID.4 in die Weltmärkte seiner Elektrifizierungsoffensive weiteren Schub**
 - **Audi beeindruckt mit dem vollelektrischen Grand Tourer e-tron GT**
 - **ŠKODA stellt den Mittelklasse-SUV Kushaq für den indischen Markt vor**
 - **CUPRA präsentiert mit dem Born sein erstes Modell auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens MEB**
 - **Bei Bentley geht mit dem neuen Continental GT Speed das bisher leistungsstärkste Modell an den Start**
 - **Porsche erweitert seine Baureihe Taycan um den vielseitigen Taycan Cross Turismo**
 - **Volkswagen Nutzfahrzeuge bringt den neuen Caddy Maxi mit verlängertem Radstand auf den Markt**

Wichtige Ereignisse

COVID-19-PANDEMIE

Ende 2019 wurden in China erste Fälle einer Atemwegserkrankung mit teilweise tödlichem Verlauf bekannt, die auf ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren zurückzuführen ist. Ab Mitte Januar 2020 traten auch Infektionen außerhalb Chinas auf. Die Zahl der infizierten Personen entwickelte sich im Verlauf des Jahres 2020, zeitlich und regional unterschiedlich, sehr dynamisch. Weltweit wurden auf nationaler Ebene und mit spezifischer Intensität Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie ergriffen und angepasst, ohne letztlich die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 unter Kontrolle bringen zu können. Zudem wurden von der Kommission der Europäischen Union sowie von zahlreichen Regierungen in Europa und auch in anderen Regionen Hilfspakete zur Unterstützung der Wirtschaft verabschiedet und konjunkturstützende Maßnahmen eingeleitet, um den Beeinträchtigungen infolge der Covid-19-Pandemie entgegenzuwirken. Über das gesamte Jahr 2020 hinweg brachte die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich.

Auch im ersten Quartal 2021 setzte sich das überwiegend dynamische Infektionsgeschehen vielerorts fort. Damit einhergehend hielten die Beeinträchtigungen – wie Kontakt- und Mobilitätsbeschränkungen oder Einschränkungen der Geschäftstätigkeit – in weiten Teilen der Welt an. Mit zunehmender Verfügbarkeit von Testkapazitäten und Impfstoffen haben einzelne Länder weitergehende Öffnungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens zugelassen. Insbesondere in China haben die ergriffenen Maßnahmen zu einer Rücknahme der Einschränkungen geführt.

NEUE PRODUKTE UND TECHNOLOGIEN VORGESTELLT

Der Volkswagen Konzern und seine Marken nutzten auch im ersten Quartal 2021 aufgrund der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und der damit einhergehenden Bemühungen zur Eindämmung der Pandemie hauptsächlich Online-Präsentationen, um ihre neuen Fahrzeuge und Technologien vorzustellen.

Mitte März präsentierte der Volkswagen Konzern auf dem „Power Day“ seine Technologie-Roadmap für die Bereiche Batterie und Laden bis 2030. Ziel ist, Komplexität und Kosten der Batterie signifikant zu senken, um das Elektroauto für möglichst viele Menschen attraktiv und bezahlbar zu machen. Dafür soll ab 2023 eine neu entwickelte Batterie-Einheitszelle eingeführt werden, die dann im Jahr 2030 markenübergreifend in bis zu 80% aller Elektrofahrzeuge des Konzerns verbaut werden soll. Zugleich will der Konzern seinen Bedarf an Batteriezellen über das Jahr 2025 hinaus absichern. Allein in Europa sollen bis Ende des Jahrzehnts

sechs Gigafabriken mit einer Gesamtkapazität von 240 GWh errichtet werden. Die ersten beiden Fertigungsstätten entstehen im schwedischen Skellefteå und in Salzgitter. In der Gigafabrik „Northvolt Ett“ in Skellefteå soll in Zusammenarbeit mit Northvolt die Produktion von Volkswagen Premiumzellen konzentriert und ab 2023 schrittweise auf bis zu 40 GWh Jahreskapazität ausgebaut werden. Die von Volkswagen geplante Gigafabrik in Salzgitter soll ab 2025 eine Einheitszelle für das Volumensegment produzieren und Innovationen in Prozessen, Zelldesign und Zellchemie vorantreiben. Auch Salzgitter soll perspektivisch bis zu 40 GWh pro Jahr fertigen können. Darüber hinaus plant Volkswagen, den weltweiten Ausbau des öffentlichen Schnellladenetzes voranzutreiben, zum Beispiel in Europa in Kooperationen mit den Energieunternehmen BP (Großbritannien), Iberdrola (Spanien) und Enel (Italien). So sollen bis 2025 rund 18.000 öffentliche Schnellladepunkte in Europa entstehen. Auch in den USA und China baut Volkswagen mit Partnern das öffentliche Schnellladnetz aus. Innovationen aus dem Bereich Batterierecycling und Energiemanagement rundeten die Veranstaltung ab.

Die Marke Volkswagen Pkw führte im Berichtszeitraum den ID.4 in die Weltmärkte ein. Der Elektro-SUV ist das zweite Modell auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB) und ein wichtiger strategischer Meilenstein für die Marke. Im Werk Zwickau sowie an den chinesischen Standorten Anting und Foshan hat die Serienproduktion bereits begonnen, in Emden und im US-amerikanischen Chattanooga wird sie voraussichtlich im Jahr 2022 starten. Der ID.4 soll der Elektrooffensive von Volkswagen weiteren Schub verleihen und weltweit noch mehr Menschen für die E-Mobilität begeistern. Mit dem globalen Verkaufsstart des ID.4 unterstreicht Volkswagen seine Ambitionen, eines der führenden Unternehmen bei der Elektromobilität zu werden. Darüber hinaus feierte die Marke Volkswagen Pkw im ersten Quartal 2021 den 45. Geburtstag ihrer Ikone Golf GTI. Das exklusive Jubiläumsmodell GTI „Clubsport 45“ ist 221 kW (300 PS) stark und überzeugt mit seiner besonderen Ausstattung. Das markant schwarz lackierte Dach samt schwarzem Dachkantenspoiler ist eine Hommage an den ersten Golf GTI. Das serienmäßig und exklusiv für den GTI „Clubsport 45“ angebotene „Race Paket“ umfasst unter anderem hochglänzende schwarze 19-Zoll-Leichtmetallfelgen und eine Akrapovič-Sportabgasanlage. LED-Matrix-Scheinwerfer, Schriftzüge auf den Seitenschwellern und eine „45“ als Erweiterung des Schriftzugs auf der Heckklappe unterstreichen das dynamische Exterieur. Im Innenraum des Jubiläumsmodells fallen neben den klassischen GTI-Insignien die GTI-Schriftzüge in den Lehnen der Sportsitze und das mit einer „45“ individualisierte Multifunktionsportlenkrad auf. Außerdem gab die Marke Volkswagen Pkw einen ersten Design-Ausblick auf das Projekt

Trinity: Die elektrisch angetriebene Limousine soll ab 2026 im Stammwerk Wolfsburg gebaut werden und neue Maßstäbe in Sachen Reichweite, Ladegeschwindigkeit und Digitalisierung setzen. Zudem soll das hochautomatisierte Fahren nach Level 4 möglich sein. Mit der Produktion der Serienversion soll das Werk Wolfsburg zum Aushängeschild innovativer und voll vernetzter Produktionsprozesse werden.

Mit einer energiegeladenen Präsentation hat Audi in einer Weltpremiere seine Elektrifizierungsoffensive fortgesetzt und den neuen e-tron GT quattro vorgestellt. Das elegant-dynamische, viertürige Coupé interpretiert den klassischen Gran Turismo-Gedanken neu. Sein Design ist expressiv, seine Technik begeisternd: Zwei starke E-Maschinen – die eine an der vorderen, die andere an der hinteren Achse – sorgen für einen souveränen elektrischen Allradantrieb mit einer Leistung von 350 kW (476 PS). Die Hochvolt-Batterie ermöglicht Reichweiten von bis zu 488 km. In der besonders dynamischen RS-Version bringt der e-tron GT eine Leistung von 440 kW (598 PS) auf die Straße. Mit der Boost-Funktion stehen kurzzeitig sogar bis zu 475 kW (646 PS) bereit. Beiden Modellen gemein ist die 800-Volt-Technik: damit lässt sich der e-tron GT sehr schnell wieder aufladen. Weitere Highlights der Fahrzeuge sind Matrix-LED-Scheinwerfer mit Audi Laserlicht, welches die Reichweite des Fernlichts verdoppelt, das Fahrdynamiksystem Audi drive select und der e-tron Sportsound für zusätzlichen Außen- und Innensound, je nach Auswahl im Audi drive select. Im Innenraum überzeugen das 12,3 Zoll große Audi virtual cockpit plus und das MMI Touchdisplay mit 10,1 Zoll, dazu natürliche Sprachbedienung mit Online-Anbindung, Head-up-Display, WLAN-Hotspot und umfangreiche Audi connect-Dienste.

ŠKODA stellte im März 2021 mit dem Kushaq das erste Serienfahrzeug im Rahmen der Neuausrichtung des Konzerns auf dem indischen Markt vor. Der Mittelklasse-SUV basiert auf einer von ŠKODA speziell für den indischen Markt angepassten Version des Modularen Querbaukastens (MQB) und verbindet traditionelle ŠKODA Tugenden mit den Anforderungen indischer Kunden. Mit leistungsstarken und effizienten TSI-Motoren, markantem Design, modernem Infotainmentsystem sowie hohem Komfort und umfangreicher Sicherheitsausstattung ist er bestens gerüstet für einen erfolgreichen Auftakt der Modelloffensive. Insgesamt vorgesehen sind vier neue Fahrzeuge von ŠKODA und Volkswagen auf Basis des angepassten MQB – jeweils ein SUV im A0-Bereich und eine Stufenhecklimousine im gleichen Segment.

CUPRA stellte im ersten Quartal 2021 sein erstes rein elektrisches Modell vor: Der neue Born kombiniert nachhaltige Mobilität mit einem sportlich dynamischen Charakter. Er basiert auf dem MEB des Volkswagen Konzerns und ist mit modernster Technik ausgestattet – darunter ein Head-up-Display mit Augmented-Reality-Funktion und ein umfassendes Konnektivitäts- und Infotainmentsystem mit 12 Zoll-Bildschirm. Im Innenraum wird unter Verwendung von recycelten Materialien besonderes Augenmerk auf Nachhaltigkeit gelegt. Mit den Sport-Schalensitzen und dem neuen Lenkrad mit CUPRA Modus- und Fahrprofilastasten bringt der CUPRA Born seinen Performance-Anspruch zum Ausdruck. Der

CUPRA Born soll den bestehenden Markt der Elektrofahrzeuge grundlegend verändern und mit besonderen Leasingverträgen angeboten werden, bei deren Monatsrate nicht nur die Fahrzeugnutzung, sondern auch andere zugehörige Leistungen enthalten sind, wie beispielsweise ein Buchungsservice für Restaurants oder Hotels. Zusammen mit einer stärkeren Onlinepräsenz des Händlernetzes möchte CUPRA damit ein optimiertes Vertriebsmodell etablieren.

Bentley präsentierte im März 2021 den neuen Continental GT Speed. Der Grand Tourer ist das Bentley Modell mit der bislang höchsten Leistungsfähigkeit und stärksten Performance-Orientierung – ohne Kompromisse bei Komfort und Luxus. Sein innovatives, hochmodernes Fahrwerk verbindet Dynamik mit gewohnt exzellentem Fahrkomfort. Allradlenkung und elektronisch gesteuertes Heckdifferential optimieren die Agilität und Stabilität des Fahrzeugs. Der 6,0 l W12-TSI-Motor bringt 485 kW (659 PS) auf die Straße, den Sprint von 0 auf 100 km/h absolviert der Continental GT Speed in 3,6 sec. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 335 km/h. Im Innenraum sind Verkleidungen in Leder und Alcantara in vielen Farben und Kombinationen erhältlich. Die Mittelkonsole kann optional mit einer Oberfläche aus dunkel getöntem, geschliffenem Aluminium geordert werden.

In einer virtuellen Weltpremiere hat Porsche Anfang März 2021 den Taycan Cross Turismo der Öffentlichkeit präsentiert. Der Sportwagenhersteller erweitert mit dieser vielseitigen Modellversion das Produktportfolio seiner ersten vollelektrischen Sportwagen-Modellreihe und setzt seinen Weg in die nachhaltige Mobilität damit konsequent fort. Der Taycan Cross Turismo profitiert ebenso wie die Sportlimousine Taycan von einem innovativen Elektroantrieb mit 800-Volt-Architektur. Die Reichweite beträgt bis zu 456 km. Das neue High-Tech-Fahrwerk mit Allradantrieb und adaptiver Luftfederung sorgt auch abseits befestigter Straßen für kompromisslose Dynamik. Die um 36 mm höhere Kopffreiheit für die Passagiere im Fond und über 1.200 l Ladevolumen hinter der großen Heckklappe machen den Cross Turismo zum Allrounder. Vom Start weg stehen vier Derivate des Taycan Cross Turismo zur Verfügung. Die Topversion Taycan Turbo S Cross Turismo verfügt über eine Leistung von 460 kW (625 PS), bei Overboost-Funktion mit Launch Control sogar 560 kW (761 PS). Der Sprint von 0 auf 100 km/h gelingt damit in 2,9 sec. Porsche stellte außerdem den neuen 911 GT3 vor. Auch die siebte Auflage des Hochleistungs-Sportwagens ist in enger Zusammenarbeit mit Porsche Motorsport entwickelt worden und transferiert pure Renntechnologie noch konsequenter in ein Serienmodell als je zuvor: Die Vorderachse mit Doppelquerlenker sowie die ausgefeilte Aerodynamik mit Schwanhals-Heckflügel und markantem Diffusor stammen vom erfolgreichen GT-Rennwagen 911 RSR. Der 375 kW (510 PS) starke Vierliter-Sechszylinder-Boxermotor basiert auf dem in Langstreckenrennen erprobten Antrieb des 911 GT3 R und beschleunigt den neuen 911 GT3 in 3,4 sec von 0 auf 100 km/h. Die Höchstgeschwindigkeit ist bei 320 km/h erreicht.

Bei Volkswagen Nutzfahrzeuge ist seit März 2021 die neue Generation des Caddy Maxi mit verlängertem Radstand erhältlich. Als Siebensitzer ist im Caddy Maxi insbesondere

die dritte Sitzreihe dank zweier, nun einzeln umklappbarer oder separat herausnehmbarer Sitze nochmals flexibler geworden, etwa für Gepäck und Passagiere. Zusammen mit der um 140 mm breiteren Schiebetür wird den Passagieren der Zugang zum Fond wesentlich erleichtert. In die Version Caddy Cargo für die gewerbliche Nutzung passen zwei Europaletten; die Zuladung kann entweder durch die seitliche Schiebetür oder durch die Heckflügeltüren zwischen die Radkästen über der neu entwickelten Hinterachse erfolgen, dort sogar quer. Der neue Caddy Maxi ist ebenfalls wie sein kleinerer Bruder als Camper-Van California erhältlich. Die neue Generation des Allrounders von Volkswagen Nutzfahrzeuge basiert auf dem MQB und bietet somit zahlreiche neue Technologien, die ihn noch praktischer, effizienter, souveräner und vernetzter machen.

AUSZEICHNUNGEN

Ende Januar 2021 erreichte die Marke Volkswagen Pkw mit dem e-up! und dem eco up! 1.0 fünf Sterne und damit die Höchstbewertung im ADAC Ecotest 2020. Ebenso konnte SEAT mit dem Mii electric überzeugen. Der ADAC Ecotest ermittelt in praxisnahen Zyklen den CO₂-Ausstoß und die Abgasnebenwerte Kohlenmonoxid (CO), Stickoxide (NO_x), Kohlenwasserstoff (HC) sowie Feinstaub-Partikel. Entsprechend dem aktuellen Kraftwerksmix in Deutschland wird den Elektroautos der CO₂- und Schadstoffausstoß angelastet, der bei der Stromerzeugung entsteht. Auch die Ladeverluste werden dabei einbezogen.

Im Februar 2021 wurde Bentley mit dem Flying Spur im Rahmen der MotorWeek 2021 mit dem „Drivers Choice Award“ in der Kategorie Best Dream Machine ausgezeichnet. Porsche konnte mit dem 718 in der Kategorie Best Performance Car und mit dem 911 Turbo in der Kategorie Best Dream Machine überzeugen. Die MotorWeek, ein amerikanisches TV-Automobil-Magazin, benennt jährlich Fahrzeuge in 17 Fahrzeugkategorien.

Der Volkswagen Konzern wurde im Februar 2021 mehrfach von der Fachzeitschrift auto motor und sport mit der Auszeichnung „Best Cars 2021“ gekürt. Die Marke Volkswagen Pkw überzeugte mit drei Modellen: up!, Polo und Tiguan gewannen in den Kategorien Minicars, Kleinwagen und Kompakt-SUV/Geländewagen. Porsche sicherte sich mit dem Taycan den Spitzenplatz in der Kategorie Obere Mittelklasse sowie mit dem 911 in der Sportwagenklasse und der Cabrio-Wertung. Audi setzte sich mit dem A3 in der Kategorie Kompaktklasse gegen seine Mitbewerber durch. Volkswagen Nutzfahrzeuge gewann mit dem Multivan in der Kategorie Vans den ersten Platz. ŠKODA glänzte in der Importwertung mit seinem Modell Octavia in der Kategorie Kompaktklasse und mit dem batterieelektrischen Enyaq in der Kategorie SUV/Geländewagen. Zudem erhielt ŠKODA die Auszeichnung „Best Brand“ in der Kategorie Gutes Preis-Leistungs-Verhältnis. Insgesamt wählten die Leser aus 387 Modellen in elf Fahrzeugkategorien ihre Favoriten.

Ende Februar 2021 errang ŠKODA bei der Auto-Umweltliste 2021 des Verkehrs-Club der Schweiz (VCS) drei erste Plätze. Die beiden Erdgas-Modelle Octavia G-Tec und Scala G-Tec überzeugten bei den Verbrennungsmotoren in den Kategorien Mittelklasse und Untere Mittelklasse. Zudem wurde der Octavia G-Tec über alle Klassen hinweg als „Testsieger 2021“ bei den Verbrennungsmotoren ausgezeichnet. Der VCS bewertet jährlich die schadstoffärmsten und effizientesten Personenwagen, die in der Schweiz auf den Markt kommen.

Im März 2021 gewann die Marke Volkswagen Pkw drei Auszeichnungen bei den Cars.co.za Consumer Awards in Südafrika. Die Modelle Polo, Golf GTI TCR und T-Cross wurden als „Winner“ in den Kategorien Compact Hatch, Hot Hatch und Compact Family Car ausgezeichnet. Der Cars.co.za Consumer Award wählt aus einer Liste von 24 auf dem südafrikanischen Markt vertretenen Marken in 13 Fahrzeugkategorien ihre Preisträger aus. In das Gesamturteil fließen sowohl Bewertungen einer Expertenjury als auch die Meinungen der Fahrzeughalter ein.

JUBILÄEN

Anfang März 2021 feierte ŠKODA in seinem Stammwerk in Mladá Boleslav gleich zwei Jubiläen: das 15-millionste Fahrzeug wurde seit 1905, dem Beginn der Automobilfertigung an diesem Standort, gefertigt und der zweimillionste SUV lief im Werk vom Band. Bei den Jubiläumsmodellen handelte es sich um einen Enyaq iV und einen Kamiq, der gleichzeitig auch das 250-tausendste Fahrzeug seiner Modellreihe war.

Audi fertigte ebenfalls im März 2021 das 250-tausendste Fahrzeug im Werk in Győr, Ungarn. Das Jubiläumsauto war ein Q3 Sportback mit einem Plug-in-Hybridantrieb. In der Produktionsstätte der Audi Hungaria werden neben den Q3-Modellen auch der TT Coupé und der TT Roadster gefertigt.

KOOPERATIONEN

CARIAD SE (ehemals Volkswagen car.SW Org Wolfsburg AG) und Microsoft haben im Februar 2021 den gemeinsamen Aufbau einer Automated Driving Plattform bekannt gegeben. CARIAD will damit die Entwicklung automatisierter Fahrfunktionen beschleunigen und weiter ausbauen. Volkswagen und Microsoft arbeiten bereits seit 2018 in einer strategischen Partnerschaft an der Entstehung der Volkswagen Automotive Cloud, die zukünftig die Bereitstellung und den Betrieb digitaler Dienste und Mobilitätsangebote der Fahrzeugflotte im Volkswagen Konzern ermöglichen soll. Mit der von beiden Unternehmen gemeinsam aufgebauten cloud-basierten Automated Driving Plattform, die Microsoft Azure Cloud- und Datendienste nutzt, will CARIAD Fahrassistenzsysteme und automatisierte Fahr- und Parkfunktionen im Pkw für die Konzernmarken noch effizienter entwickeln. Mithilfe der Volkswagen Automotive Cloud sollen diese Funktionen für die gesamte Fahrzeugflotte getestet, bereitgestellt und betrieben werden.

Im Februar 2021 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG zugestimmt, dass mit Rimac Automobili d.o.o., Zagreb/Kroatien Vereinbarungen über die Errichtung eines Joint Ventures getroffen werden können. Die Zustimmung wurde vorbehaltlich weiterer Verhandlungen, beendeter Durchführung der Anhörung des Betriebsrats der Bugatti Automobiles S.A.S., Molsheim/Frankreich und abschließender Entscheidung des Vorstands der Volkswagen AG, erteilt. Kernstück des Gemeinschaftsunternehmens soll ein gemeinsames Produktportfolio mit dem Ziel, der Entwicklung, Produktion und des Vertriebs elektrisch betriebener Luxus-Hypersportwagen sein. Volkswagen plant, seine vollkonsolidierten Tochtergesellschaften Bugatti Automobiles und Bugatti International S.A., Strassen/Luxemburg in die neue Joint-Venture-Struktur einzubringen. Die Vermögenswerte beider Gesellschaften werden gemäß IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert. Mit einem Vollzug der Transaktion wird nicht vor dem dritten Quartal 2021 gerechnet.

Im März 2021 haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die VW Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, einen Vertrag zur Schaffung eines gemeinsamen Unternehmens im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschlossen. Dabei beteiligt sich Brose zur Hälfte an der Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem geplanten gemeinsamen Unternehmen werden Brose und Volkswagen jeweils 50% halten, Brose aber die industrielle Führung übernehmen. In der Folge wird Brose das gemeinsame Unternehmen beherrschen und Volkswagen aufgrund des dann vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen at-Equity bilanzieren. Die Vermögenswerte der SITECH werden gemäß IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert. Die Transaktion steht unter dem Vorbehalt kartellrechtlicher Genehmigungen und weiterer Vollzugsbedingungen. Mit einem Vollzug der Transaktion wird bis Ende des ersten Quartals 2022 gerechnet.

ÜBERNAHME VON NAVISTAR

Im November 2020 gaben die TRATON SE und die Navistar International Corporation (Navistar), ein führender US-amerikanischer Lkw-Hersteller, den Abschluss eines bindenden Zusammenschlussvertrags (Merger Agreement) bekannt. Demnach erwirbt TRATON gegen Barzahlung sämtliche in Umlauf befindlichen Aktien, die sich noch nicht im Besitz von TRATON befinden, zu einem Preis von 44,50 USD pro Aktie (insgesamt rund 3,7 Mrd. USD). Zum 31. Dezember 2020 hielt TRATON bereits eine Beteiligung in Höhe von 16,7% an Navistar. Die Aktionäre von Navistar haben der Übernahme durch TRATON auf ihrer Jahreshauptversammlung am 2. März 2021 zugestimmt. Die Transaktion steht noch unter dem Vorbehalt regulatorischer Genehmigungen. Der Vollzug der Transaktion, durch die TRATON alleiniger Eigentümer von Navistar wird, ist weiterhin für Mitte 2021 angestrebt.

AUFSICHTSRAT MACHT SCHADENSERSATZANSPRÜCHE GELTEND

Ende März 2021 gab der Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt, dass die im Oktober 2015 eingeleitete Untersuchung der Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Dieseldiagnostik beendet ist. Das Gremium beschloss, gegenüber dem ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG, Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, sowie gegenüber Herrn Rupert Stadler, früheres Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, wegen aktienrechtlicher Sorgfaltspflichtverletzungen Schadensersatz geltend zu machen. Die Beschlussfassung beruht auf einer Feststellung fahrlässiger Pflichtverletzungen. Pflichtverletzungen anderer Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG wurden nicht festgestellt. Die Untersuchung erstreckte sich auf alle im maßgeblichen Zeitraum amtierenden Mitglieder des Vorstands.

Darüber hinaus werden Schadensersatzansprüche gegenüber einzelnen ehemaligen Vorstandsmitgliedern von Audi und Porsche erhoben. Ansprüche gegen ein früheres Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen Pkw wurden bereits geltend gemacht.

VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSANGELEGENHEITEN

Im Dezember 2020 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG beschlossen, das Vorstandsressort „Komponente und Beschaffung“ ab dem 1. Januar 2021 zu trennen und stattdessen die zwei neuen Vorstandsressorts „Einkauf“ und „Technik“ zu schaffen. Mit Wirkung zum 1. Januar 2021 bestellte der Aufsichtsrat Herrn Murat Aksel, bisher Mitglied des Vorstands der Marke Volkswagen Pkw für „Beschaffung“, und Herrn Thomas Schmall-von Westerholt, bisher Mitglied des Vorstands der Marke Volkswagen Pkw für den Geschäftsbereich „Komponente“, als neue Mitglieder des Vorstands. Den Geschäftsbereich „Einkauf“ hat Herr Aksel übernommen, den Geschäftsbereich „Technik“ verantwortet Herr Schmall-von Westerholt.

Herr Dr. Arno Antlitz, bisheriges Mitglied des Vorstands der AUDI AG für das Ressort „Finanz und Recht“, hat mit Wirkung zum 1. April 2021 im Vorstand der Volkswagen AG den Geschäftsbereich „Finanzen und IT“ übernommen. Er tritt die Nachfolge von Herrn Frank Witter an, der planmäßig am 30. Juni 2021 aus dem Unternehmen ausscheiden wird. Bis zu seinem Ausscheiden steht Herr Witter dem Unternehmen weiterhin beratend zur Seite.

Herr Kai Bliesener, Ressortleiter Fahrzeugbau und Koordinator Automobil- und Zulieferindustrie bei der IG Metall, hat sein Mandat im Aufsichtsrat der Volkswagen AG mit Wirkung zum 31. März 2021 niedergelegt. Herr Bliesener gehörte dem Aufsichtsrat seit dem 20. Juni 2020 an. Als Nachfolger wurde Herr Matias Carnero Sojo, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats SEAT, mit Wirkung zum 1. April 2021 gerichtlich ersatzbestellt.

Volkswagen Aktie

Im ersten Quartal dieses Jahres setzte sich an den internationalen Aktienmärkten die Erholung, die nach den Kurseinbrüchen infolge der Covid-19-Pandemie im Verlauf des Jahres 2020 begonnen hatte, größtenteils kräftig fort. Trotz befürchteter Rückschläge bei der Pandemiebekämpfung und damit verbundenen anhaltenden Restriktionen des öffentlichen Lebens, die auf der Konjunktur lasten, herrschte weitgehend Zuversicht.

Am deutschen Aktienmarkt startete der DAX gut in das neue Geschäftsjahr und verzeichnete in jedem Monat des Berichtszeitraums ein neues Rekordhoch. Der deutsche Leitindex blieb weitgehend unbeeindruckt von der anhaltenden Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und konnte den Kurseinbruch des vergangenen Jahres mehr als kompensieren. Wesentliche Treiber dieser Entwicklung waren die angelaufenen Impfungen und fortgesetzte Konjunkturlösungen durch Notenbanken und Regierungen in aller Welt, die Hoffnungen auf eine baldige Erholung der Weltwirtschaft nährten. Unterstützung kam zudem von Kursgewinnen der Automobilwerte.

Auch die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG erholten sich weiter von ihren pandemiebedingten Wertverlusten. Der Vergleichswert vom Jahresende 2020 wurde um 57% beziehungsweise 82% übertroffen. Damit notierten sie am Ende des ersten Quartals 2021 über dem Niveau vor der Covid-19-Pandemie und erstmals seit 2015 wieder über 200€. Die erfreuliche Entwicklung der Volkswagen Aktien hatte vor allem zwei Ursachen. Zum einen überzeugten die Finanzkennzahlen zum Jahresabschluss, die

besser waren als noch mit Ausbruch der Pandemie befürchtet. Zum anderen wurden die vorgestellten und teilweise bereits umgesetzten Pläne des Konzerns im Hinblick auf den beschleunigten Ausbau der Elektromobilität und der damit verbundenen Batterietechnologie sowie der Ladekomponenten positiv von den Investoren aufgenommen.

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

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2021

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	327,20	165,70	309,20
	Datum	18.03.	12.01.	31.03.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	240,55	144,80	238,60
	Datum	30.03.	13.01.	31.03.
DAX	Kurs	15.009	13.433	15.008
	Datum	30.03.	29.01.	31.03.
ESTX Auto & Parts	Kurs	626	491	623
	Datum	30.03.	11.01.	31.03.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2020 BIS MÄRZ 2021

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2020 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen setzten sich im Berichtszeitraum fort. Zugleich begann in vielen Ländern die Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung. Im Vergleich zur Vorjahresperiode verzeichnete die Weltwirtschaft insgesamt ein positives Wachstum. Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) entsprach bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften etwa dem negativen Wert des ersten Quartals 2020, während sie bei den Schwellenländern weit darüber lag. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung im Berichtszeitraum unter anderem davon abhängig, inwieweit die Covid-19-Pandemie jeweils ihre negativen Auswirkungen entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren Eindämmung ergriffen wurden. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder weltweit hielten weiterhin an ihrer expansiven Fiskal- und Geldpolitik fest. Das Zinsniveau blieb vergleichsweise niedrig. Im Durchschnitt stiegen die Preise für Energie- und sonstige Rohstoffe gegenüber dem Vorjahreszeitraum deutlich an. Die Währungen wesentlicher Schwellenländer waren in den ersten drei Monaten 2021 im Vergleich zum Vorjahr gegenüber dem Euro verhältnismäßig schwach. Der weltweite Güterhandel wuchs im Berichtszeitraum.

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete von Januar bis März 2021 im Vergleich zur Vorjahresperiode ein negatives Wachstum. Diese Entwicklung war bei fast allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten. Grund dafür waren unter anderem die in vielen Ländern wieder steigenden Infektionszahlen und damit einhergehende verschärfte Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie. Diese schränkten in einigen Regionen das gesellschaftliche Leben weiterhin massiv ein und belasteten die Wirtschaft.

Deutschland verzeichnete im Berichtszeitraum eine negative Wachstumsrate. Gegenüber dem Vorjahresquartal stieg die Arbeitslosenquote leicht an, während die Anzahl der Beschäftigten in Kurzarbeit weiterhin hoch war. Im Industrie-

sektor erhöhte sich das Vertrauen signifikant, wohingegen es beim Dienstleistungssektor aber auch bei den Verbrauchern unterhalb des Vergleichszeitraums des Vorjahres lag.

Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen in den ersten drei Monaten 2021 insgesamt ein geringeres reales absolutes BIP auf als im Vorjahresquartal. Diese Entwicklung war auch in Russland zu beobachten, der größten Volkswirtschaft Osteuropas.

Die türkische Volkswirtschaft erreichte im ersten Quartal eine positive Wachstumsrate des BIP bei gleichzeitig hoher Inflation und Abwertung der lokalen Währung. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen eine negative Entwicklung des BIP im Berichtszeitraum aus.

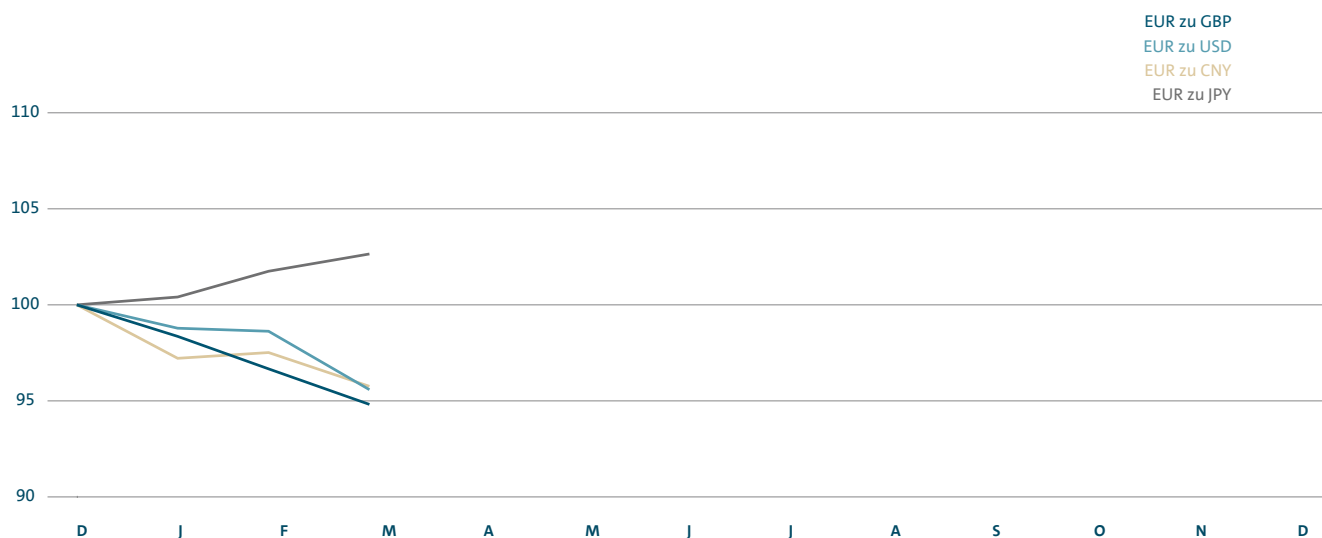
Das Wachstum der US-Wirtschaft stagnierte bei einem rückläufigen Infektionsgeschehen im ersten Quartal des Jahres 2021. Zur Stärkung der Wirtschaft beschloss die US-Regierung ein weiteres umfangreiches Förderpaket. Sowohl die wöchentlichen Erstanträge auf Arbeitslosenunterstützung als auch die Arbeitslosenquote befanden sich weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau. In Kanada war die Wirtschaftsleistung im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum 2020 leicht höher, in Mexiko dagegen geringer.

Die Wirtschaft Brasiliens verbuchte von Januar bis März 2021 trotz einer wieder zunehmenden Dynamik der Covid-19-Pandemie einen marginalen Anstieg. In Argentinien setzte sich die rezessive Wirtschaftsentwicklung bei hoher Inflation und einem fortlaufenden Währungsverfall fort.

China war den negativen Effekten der Covid-19-Pandemie bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt und profitierte im weiteren Verlauf von einer relativ geringen Zahl an Neuinfektionen. Im Berichtszeitraum stieg dort die Wirtschaftsleistung um nahezu 20% an. Indien registrierte bei zuletzt hohen Infektionszahlen einen leichten Wachstumsrückgang. Japan verzeichnete bedingt durch die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ebenfalls eine negative BIP-Wachstumsrate.

DEVISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2020 BIS MÄRZ 2021

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2020 = 100



ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis März 2021 ist die weltweite Pkw-Nachfrage im Vergleich zum schwachen Niveau des Vorjahresquartals insgesamt signifikant angestiegen (+19,7%). Allerdings fiel der Zuwachs aufgrund der sowohl im Frühjahr 2020 als auch 2021 regional unterschiedlich stark ausgeprägten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie uneinheitlich aus. Ein überdurchschnittliches Plus verzeichnete der Gesamtmarkt der Region Asien-Pazifik. Im Vergleich dazu war die Steigerung in Nordamerika, Nahost und Afrika sowie vor allem Westeuropa und Südamerika geringer. Einbußen verzeichneten die Gesamtmärkte in Zentral- und Osteuropa.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis März 2021 signifikant über dem Vorjahresniveau.

In Westeuropa lag die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum leicht über dem Vorjahresniveau. Die weiterhin andauernden Einschränkungen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie führten in den ersten beiden Monaten 2021 zu unter dem Vorjahr liegenden Auslieferungen. Im März übertraf die Nachfrage das Vorjahr, das ab dem letzten Drittel des ersten Quartals 2020 von der Pandemie betroffen war. Die Auswirkungen auf die großen Pkw-Einzelmärkte waren unterschiedlich: Während Großbritannien und Spanien in den ersten drei Monaten 2021 nochmals einen deutlichen Teil ihres Marktvolumens einbüßten, erholte sich die Pkw-Nachfrage in Italien und Frankreich mit Wachstumsraten von mehr als 20%.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen stieg in Westeuropa stark über den Wert des Vorjahres.

In Deutschland verfehlten die Pkw-Neuzulassungen von Januar bis März 2021 das schwache Niveau des Vorjahreszeit-

raums merklich. Neben den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie führten in das vierte Quartal 2020 vorgezogene Käufe aufgrund des Auslaufens der zeitlich befristeten Mehrwertsteuersenkung zu geringeren Neuzulassungen zu Beginn der Berichtsperiode.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtszeitraum leicht über dem Niveau der Vergleichsperiode 2020.

In der Region Zentral- und Osteuropa lagen die Pkw-Verkäufe in den ersten drei Monaten 2021 moderat unter dem Vorjahresniveau. Die Nachfrage entwickelte sich dabei im Berichtszeitraum in den einzelnen Märkten unterschiedlich. In den zentraleuropäischen EU-Ländern wurden seit Jahresbeginn sowohl weitere Rückgänge bei den Neuzulassungen als auch Erholungstendenzen registriert. In Osteuropa verfehlte der russische Pkw-Markt von Januar bis März 2021 ebenfalls moderat das Vorjahresniveau, das noch vergleichsweise stabil gewesen war.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa stieg gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres moderat an. Dagegen fiel in Russland die Zahl der verkauften Fahrzeuge in den Monaten Januar bis März 2021 merklich unter den Vorjahreswert.

In der Türkei lag das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum mehr als 50% über dem geringen Vorjahresniveau. Damit setzte sich die seit dem vierten Quartal 2019 zu verzeichnende Markterholung auch in 2021 fort. In Südafrika blieb die Zahl der Pkw-Verkäufe im Zeitraum Januar bis März 2021 erneut merklich unter dem bereits sehr schwachen Wert des Vorjahres.

In der Region Nordamerika stiegen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Berichts-

zeitraum gegenüber dem von ersten negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie gezeichneten Vorjahreswert spürbar an.

Dabei erzielte das Marktvolumen in den USA innerhalb der Region einen deutlichen Zuwachs im Vergleich zum Vorjahresniveau. Von diesem Anstieg profitierten insbesondere die leichten Nutzfahrzeuge wie SUV- und Pickup-Modelle. Der kanadische Automobilmarkt verzeichnete im Berichtszeitraum ebenfalls eine deutliche Steigerung der Verkaufszahlen. Damit konnte der in 2018 begonnene und durch die Covid-19-Pandemie im Vorjahr beschleunigte rückläufige Trend gestoppt werden. Dagegen fiel in Mexiko die Zahl der verkauften Fahrzeuge deutlich unter den vergleichbaren Vorjahreswert.

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten drei Monaten 2021 insgesamt etwa auf dem schwachen Vorjahresniveau, das bereits von ersten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt war. Auch hier zeigten die Automobilmärkte unterschiedliche Entwicklungen. Während in Brasilien die Zahl der Neuzulassungen merklich unter dem Wert des Vorjahreszeitraums blieb, wies der argentinische Markt im Berichtsquartal einen starken Anstieg auf.

In der Region Asien-Pazifik erhöhte sich das Pkw-Marktvolumen gegenüber dem durch das Coronavirus SARS-CoV-2 sehr stark belasteten Vorjahreswert um mehr als 40% und erreichte das Niveau vor der Pandemie. Der Anstieg der Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum war insbesondere auf die positive Entwicklung in China zurückzuführen. Hier setzten sich die im Verlauf der zweiten Jahreshälfte 2020 begonnenen Erholungstendenzen – nach den drastischen Verlusten in den ersten drei Monaten des Vorjahres – zu Beginn 2021 fort. Auch auf dem indischen Pkw-Markt stiegen die Verkäufe im Zeitraum Januar bis März 2021 gegenüber dem Vorjahr um mehr als 40% an. In Japan lagen die Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum moderat über dem Vorjahresniveau.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr signifikant. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres stark übertroffen. In Indien lag die Zahl neu zugelassener Fahrzeuge erheblich über, in Japan moderat unter dem Niveau des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die weltweite 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 signifikant über dem Wert der Vergleichsperiode.

Die Nachfrage in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag in den ersten drei Monaten 2021 deutlich über dem Vorjahresniveau. Ein Wachstum war in nahezu allen Lkw-Märkten der Region zu sehen. Damit zeigte sich eine

Erholung des Lkw-Marktes auf das Nachfrageniveau vor Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2. Der russische Markt stieg leicht an. Die Türkei verzeichnete wieder eine Verdoppelung der Neuzulassungen im Vergleich zu einem allerdings noch niedrigen Vorjahresniveau. Dagegen entwickelte sich der südafrikanische Markt moderat rückläufig. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage in den ersten drei Monaten 2021 stark über dem Niveau des Vorjahres.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten verzeichnete weiterhin pandemiebedingt einen deutlichen Rückgang. Die Nachfrage nach Bussen lag in den ersten drei Monaten 2021 in den Märkten der EU27+3 ebenfalls deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. Die Nachfrage nach Bussen in Brasilien lag spürbar und in Mexiko sehr stark unter Vorjahr. Insbesondere die Nachfrage nach Reisebussen war aufgrund der Covid-19-Pandemie in allen für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten nahezu nicht vorhanden.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Die Bestelltätigkeit im Marinemarkt lag im ersten Quartal 2021 trotz der globalen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und der anhaltenden Unsicherheiten, beispielsweise über zukünftige Emissionsregulierungen, über dem Vorjahreszeitraum. Im Bereich der Handelsschifffahrt entwickelte sich der Markt für Containerschiffe infolge einer hohen Nachfrage in Verbindung mit Transportkapazitätsengpässen positiv. Der Marktbereich der Kreuzfahrtschiffe und der Passagierfähren war, bedingt durch die angespannte Liquiditätssituation als Folge der Covid-19-Pandemie, weiterhin von einer geringen Nachfrage beeinträchtigt. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich weitgehend stabil. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten nach wie vor Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung.

Der Markt für Energieerzeugung stieg im ersten Quartal 2021 gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres an. Insgesamt zeichneten sich erste Anzeichen einer Markterholung ab. Der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken hielt weiterhin an. Es bestand nach wie vor ein hoher Bedarf an neuen Energielösungen wie Wasserstoff-, Batterie- oder Solartechnologien mit einer starken Tendenz hin zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit.

Im ersten Quartal 2021 entwickelte sich der Markt für Turbomaschinen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum merklich positiver, trotz der weiterhin anhaltenden negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Der deutliche Anstieg der Rohmaterialpreise sowie auch die Nutzung und thermische Speicherung von erneuerbaren Energien führten auch unter den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie zu einer

steigenden Nachfrage nach Turbokompressoren in der Grundstoff-, Öl-, Gas- und Prozessindustrie. Hingegen ging die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung und Gasturbinen für dezentrale, industrielle Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen aufgrund von Überkapazitäten bei den Stromproduzenten zurück und verschlechterte sich nochmals gegenüber dem Vorjahreszeitraum.

Der After-Sales-Markt für Dieselmotoren entwickelte sich im ersten Quartal 2021 in der Marine- und Kraftwerkssparte im Vergleich zum Vorjahr schwächer, da die Nachfrage weiterhin durch die Covid-19-Pandemie beeinflusst wurde.

Im After-Sales-Markt für Turbomaschinen sind die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie im ersten Quartal 2021 noch immer deutlich zu spüren. Aufgrund finanzieller Engpässe werden investitionsintensive Umbauten weiterhin verschoben, in manchen Fällen sogar storniert.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobile Finanzdienstleistungen wurden in den ersten drei Monaten 2021 auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Gleichwohl übte die Covid-19-Pandemie in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Der europäische Pkw-Markt war im ersten Quartal 2021 weiterhin von den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie beeinflusst und der Druck auf das Leasing- und Finanzierungsgeschäft für Neufahrzeuge blieb bestehen. Eine positive Entwicklung konnte aus dem Kampagnengeschäft zur Finanzierung von Gebrauchtwagen verzeichnet werden, wo insbesondere auch After-Sales-Produkte wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträge im aktuellen Marktumfeld weiter ausgebaut werden konnten.

In Deutschland war die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen im ersten Quartal 2021 ebenfalls weiterhin durch die Herausforderungen der Pandemie geprägt. Während die Zugänge an Leasingverträgen im Einzel- und Großkundenbereich nur knapp unter dem Vorjahresniveau lagen, war bei den Finanzierungen von Neu- und Gebrauchtwagen ein deutlicherer Rückgang zu verzeichnen. Die Zugänge bei Wartungs- und Versicherungsprodukten waren ebenfalls rückläufig.

In Südafrika lag die Nachfrage nach Finanzierungs- und Versicherungsprodukten in den ersten drei Monaten 2021 auf Vorjahresniveau, gestützt durch Kampagnen. Preissteigerungen und sinkende Zinsen führten dazu, dass Kunden verstärkt Finanzierungen nutzten. Dabei war eine Verschiebung vom Neuwagen- zum Gebrauchtfahrzeuggeschäft zu beobachten. Insgesamt blieben finanzierte Fahrzeuganschaffungen aufgrund des anhaltenden Drucks auf das verfügbare Einkommen schwierig.

In der Region Nordamerika lagen die Fahrzeugauslieferungen in den USA und in Kanada im ersten Quartal 2021 über den Werten des Vorjahres, in dem die Covid-19-Pandemie

einen stärkeren negativen Einfluss hatte. In den USA stieg auch die Nachfrage nach Leasing- und Finanzierungsverträgen sowie nach After-Sales-Produkten und automobilbezogenen Versicherungen über das Vorjahresniveau. In Kanada hingegen war ein Rückgang in der Nachfrage nach Finanzierungs- und Leasingverträgen zu beobachten. In Mexiko waren sowohl die Fahrzeugauslieferungen als auch die Nachfrage nach Finanzierungs- und Leasingverträgen geringer als ein Jahr zuvor.

Die Entwicklung in der Region Südamerika verlief im Zeitraum Januar bis März 2021 unterschiedlich: In Brasilien lag die Nachfrage nach automobilen Finanzdienstleistungen im Berichtszeitraum etwa auf Vorjahresniveau, bei anhaltendem Trend zum Flottengeschäft und zu Langzeitvermietungen. In Argentinien stieg trotz des schwierigen makroökonomischen Umfelds die Nachfrage nach Fahrzeugen. Die Kunden erwarben ihre Fahrzeuge allerdings überwiegend in bar, so dass die Nachfrage nach automobilen Finanzdienstleistungen rückläufig war.

In China erholte sich der Pkw-Markt im ersten Quartal 2021 weiter von der Covid-19-Pandemie und lag über Vorjahresniveau. Dies führte auch zu ansteigenden Vertragsabschlüssen bei automobilbezogenen Finanzdienstleistungen, die im ersten Quartal sogar schon leicht über dem Niveau vor der Pandemie lagen. Auf dem japanischen Markt konnte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum eine leichte Belebung der Gesamtnachfrage nach Finanzdienstleistungen festgestellt werden. Auch in Indien zog die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen bei sich stabilisierenden Kreditzinsätzen im Neu- und Gebrauchtwagensegment wieder an.

Der im Vorjahr stark von der Covid-19-Pandemie beeinflusste Nutzfahrzeugmarkt verzeichnete im ersten Quartal 2021 vor allem aufgrund von Zuwächsen im Bereich der schweren Nutzfahrzeuge eine Erholung gegenüber dem Vorjahreszeitraum. In Europa und Brasilien war dieser positive Trend auch bei den Finanzierungs- und Leasingverträgen für schwere Nutzfahrzeuge zu beobachten.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern lieferte von Januar bis März 2021 weltweit 2.431.875 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 21,2% oder 425.894 Einheiten mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres, in dem die Nachfrage von der Covid-19-Pandemie und den weltweit ergriffenen Maßnahmen zu deren Eindämmung erheblich beeinträchtigt war. Sowohl die Verkaufszahlen im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge lagen über den jeweiligen Vorjahreswerten. 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

	2021	2020	%
Pkw	2.371.560	1.959.991	+21,0
Nutzfahrzeuge	60.315	45.990	+31,1
Gesamt	2.431.875	2.005.981	+21,2

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

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Die weltweite Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern stieg im ersten Quartal 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 21,0% auf 2.371.560 Einheiten. Der Vergleichswert 2020 war von den Marktbedingungen, die aus der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie resultierten, erheblich beeinträchtigt. Bei der Entwicklung unserer Auslieferungen an Kunden zeigten sich im Berichtszeitraum – abhängig vom jeweils aktuellen Infektionsgeschehen, den damit verbundenen Einschränkungen und vom Ausmaß der Beeinträchtigungen im Vorjahreszeitraum – teilweise erhebliche Unterschiede in einzelnen Ländern beziehungsweise Regionen. Daneben zeigten Versorgungsengpässe bei Halbleitern regional erste Auswirkungen auf die Verkaufszahlen. Mit Ausnahme von SEAT konnten alle Marken des Volkswagen Konzerns ihre Vorjahreswerte übertreffen. In nahezu allen Regionen registrierten wir eine gegenüber dem Vorjahr höhere Nachfrage. In Westeuropa verzeichnete der Konzern auf einigen Einzelmärkten wie Frankreich und Italien ebenfalls steigende Verkaufszahlen, insgesamt lag die Nachfrage nach Konzernmodellen hier aber moderat unter dem Vorjahresvolumen.

Positiv entwickelten sich auch die Verkäufe des Konzerns im Rahmen der Elektromobilitäts-Offensive: Weltweit lieferten wir im ersten Quartal dieses Jahres 59.948 vollelektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 78,4% mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Auch unsere Plug-in-Hybridmodelle waren mit 73.374 verkauften Einheiten (im Vorjahr: 26.380) sehr beliebt bei unseren Kunden. Zu den erfolgreichsten vollelektrischen Fahrzeugen des Konzerns gehörten e-up!, ID.3 und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, Audi e-tron und Audi e-tron Sportback sowie Porsche Taycan. Bei den Plug-in-Hybridmodellen zählten Golf Limousine und Passat Variant der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3 Sportback und Audi Q5, ŠKODA Octavia Combi, SEAT Leon Sportstourer sowie Porsche Cayenne zu den beliebtesten Modellen.

Unser Pkw-Marktanteil stieg in einem signifikant wachsenden Weltgesamtmarkt auf 12,4 (12,2)%.

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

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im ersten Quartal dieses Jahres auf einem leicht über dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt 709.341 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 5,2% weniger als im pandemiebedingt belasteten Vergleichszeitraum des Vorjahres. Der Verlauf und die weiterhin andauernden Einschränkungen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie wirkten sich in den Einzelmärkten unterschiedlich auf die Nachfrage nach Konzernmodellen aus. Während wir in Frankreich und Italien vor allem aufgrund der Entwicklung im Einzelmonat März zweistellige Zuwachsraten verzeichneten, fielen die Rückgänge in Großbritannien und Spanien nochmals zweistellig aus. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Golf, T-Roc, Tiguan und Polo der Marke Volkswagen Pkw. Zudem waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle up!, T-Roc Cabrio und Arteon Shooting Brake sowie die ersten rein elektrischen Serienmodelle ID.3 und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, die Audi Modelle A3 Limousine, A3 Sportback und e-tron Sportback, ŠKODA Octavia, SEAT Leon sowie CUPRA Formentor bei den Kunden sehr beliebt. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Plug-in-Hybridvarianten der Modelle Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, Q3 Sportback der Marke Audi und CUPRA Formentor erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa belief sich auf 22,8 (24,4)%.

In Deutschland lag die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern auf einem merklich rückläufigen Gesamtmarkt von Januar bis März 2021 um 10,7% unter dem pandemiebedingt geschwächten Vorjahreswert. Neben den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie war der Rückgang auf Käufe zurückzuführen, die aufgrund des Auslaufens der zeitlich befristeten Mehrwertsteuersenkung in das vierte Quartal 2020 vorgezogen wurden. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle Golf und Passat Variant der Marke Volkswagen Pkw. Auch die im Laufe des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle up!, T-Roc Cabrio, Tiguan und Arteon Shooting Brake sowie die ersten rein elektrischen Serienmodelle ID.3 und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, die Audi Modelle A3 Sportback und e-tron Sportback, der ŠKODA Octavia sowie Leon und Ateca der Marke SEAT waren bei den Kunden sehr gefragt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten neun Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: up!, Golf, T-Roc, Tiguan, Touran, Passat, Audi A6, Porsche 911 und Multivan/Transporter. Der Golf war auch nach den ersten drei Monaten 2021 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Berichtszeitraum um 5,2% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten die Modelle T-Cross, T-Roc und Golf der Marke Volkswagen Pkw sowie die ŠKODA Modelle Rapid, Kamiq und Karoq. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa erhöhte sich auf 23,0 (21,1)%.

In der Türkei profitierte der Volkswagen Konzern weiterhin von den Nachholeffekten des Gesamtmarktes und steigerte die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge von Januar bis März dieses Jahres im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 52,2%. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war die Passat Limousine. Auf dem merklich rückläufigen südafrikanischen Markt sank die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 11,7%. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war weiterhin das dort am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika stieg die Nachfrage nach Modellen aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum im Vergleich zum pandemiebedingt schwächeren Vorjahr um 16,2% und entwickelte sich damit besser als der Gesamtmarkt. Vor allem im Einzelmonat März übertrafen die Verkaufszahlen den Vorjahreswert. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region stieg auf 4,8 (4,5)%. Tiguan Allspace und Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika.

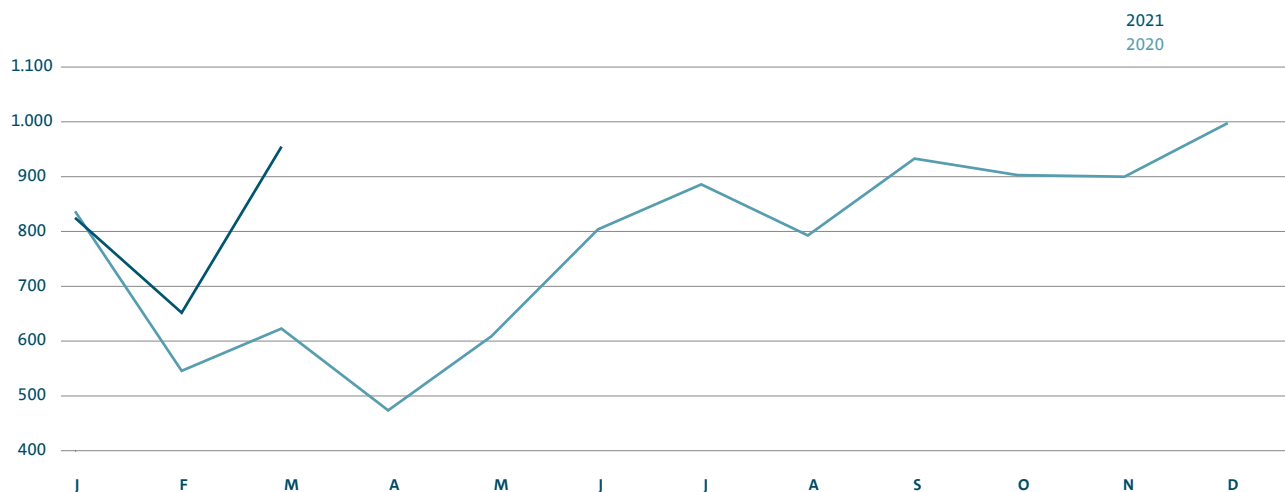
AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2021	2020	(%)
Europa/Übrige Märkte	968.814	982.806	-1,4
Westeuropa	709.341	748.217	-5,2
davon: Deutschland	247.334	276.988	-10,7
Frankreich	59.694	45.042	+32,5
Großbritannien	105.708	118.429	-10,7
Italien	73.524	61.264	+20,0
Spanien	46.993	60.223	-22,0
Zentral- und Osteuropa	166.739	158.470	+5,2
davon: Tschechische Republik	28.773	28.018	+2,7
Russland	52.114	51.733	+0,7
Polen	37.188	30.360	+22,5
Übrige Märkte	92.734	76.119	+21,8
davon: Türkei	38.314	25.177	+52,2
Südafrika	19.103	21.646	-11,7
Nordamerika	218.557	188.096	+16,2
davon: USA	164.713	129.797	+26,9
Kanada	19.873	17.002	+16,9
Mexiko	33.971	41.297	-17,7
Südamerika	121.676	114.282	+6,5
davon: Brasilien	88.376	87.746	+0,7
Argentinien	18.341	14.655	+25,2
Asien-Pazifik	1.062.513	674.807	+57,5
davon: China	989.590	612.737	+61,5
Indien	10.437	5.451	+91,5
Japan	16.171	19.927	-18,8
Weltweit	2.371.560	1.959.991	+21,0
Volkswagen Pkw	1.360.059	1.091.444	+24,6
Audi	462.828	352.993	+31,1
ŠKODA	249.553	232.885	+7,2
SEAT	125.536	130.316	-3,7
Bentley	3.358	2.395	+40,2
Lamborghini	2.422	1.944	+24,6
Porsche	71.986	53.125	+35,5
Bugatti	21	20	+5,0
Volkswagen Nutzfahrzeuge	95.797	94.869	+1,0

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

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Von Januar bis März 2021 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem deutlich wachsenden US-amerikanischen Markt 26,9% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem Tiguan Allspace, Atlas und Atlas Cross Sport der Marke Volkswagen Pkw, Q3, Q5 und e-tron der Marke Audi sowie Porsche Macan. Der ID.4 der Marke Volkswagen Pkw und der Porsche Panamera wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Kanada erhöhte sich die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 16,9%. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen geringeren Anstieg. Erfreuliche Nachfragezuwächse verzeichneten unter anderem Atlas Cross Sport der Marke Volkswagen Pkw und Audi Q5.

Auf einem deutlich rückläufigen Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir im ersten Quartal dieses Jahres 17,7% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Vento und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem insgesamt stagnierenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle von Januar bis März 2021 im Vergleich zum Vorjahr um 6,5%. Gol und T-Cross der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika stieg auf 14,1 (13,3)%.

Der Volkswagen Konzern lieferte auf dem merklich schwächeren Markt in Brasilien im Vorjahresvergleich 0,7% mehr Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders gefragt war – neben Gol und T-Cross – der neue Nivus der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien stieg die Nachfrage nach Konzernmodellen mit dem stark wachsenden Gesamtmarkt um 25,2% im Vergleich zum schwachen Vorjahr. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der Gol und der neue Nivus der Marke Volkswagen Pkw sowie der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Die Auslieferungen an Kunden in der Region Asien-Pazifik waren im ersten Quartals des Vorjahrs am stärksten von den negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 betroffen. In den ersten drei Monaten des Jahres 2021 verzeichnete der Volkswagen Konzern in dieser Region eine noch über dem Wachstum des Gesamtmarkts hinausgehende Nachfragesteigerung und übergab 57,5% mehr Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahr. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region stieg auf 12,2 (11,0)%.

Der chinesische Gesamtmarkt setzte im Berichtszeitraum seine Erholung fort. Der Volkswagen Konzern profitierte von dieser Entwicklung und steigerte dort die Zahl der an Kunden ausgelieferten Fahrzeuge im Vorjahresvergleich um 61,5%. Besonders gefragt waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle Tacqua, Golf, Tiguan X, Tayron X, Viloran und Phideon der Marke Volkswagen Pkw, VS7 der Marke JETTA sowie Audi A5 Sportback, Audi Q7 und Audi e-tron. Zudem verzeichneten unter anderem Bora, Lavida, Sagitar und Magotan der Marke Volkswagen Pkw, A4 Limousine, Q5 und A6 Limousine der Marke Audi sowie der Porsche Macan eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Die Modelle ID.4 X der Marke Volkswagen Pkw und Porsche Panamera wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem um mehr als 40% wachsenden indischen Pkw-Markt registrierte der Volkswagen Konzern in den ersten drei Monaten dieses Jahres gegenüber dem schwachen Vorjahres-

zeitraum nahezu eine Verdopplung der Nachfrage. Der Polo der Marke Volkswagen und der Rapid der Marke ŠKODA waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns.

In Japan hingegen reduzierte sich die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis März 2021 auf einem moderat wachsenden Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 18,8%. Der T-Cross der Marke Volkswagen verzeichnete die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

In den ersten drei Monaten 2021 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 31,1% mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor, in dem die Nachfrage von einem Einbruch der Kernmärkte betroffen war, der sich durch die Unsicherheit infolge der Covid-19-Pandemie noch verstärkte. Insgesamt lieferten wir im ersten Quartal dieses Jahres 60.315 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 51.318 (+33,2%) Einheiten auf Lkw und 3.093 (-23,3%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 5.904 (+72,2%) Fahrzeuge.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) erhöhten sich die Verkäufe gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 21,0% auf insgesamt 30.736 Einheiten; davon

entfielen 24.169 auf Lkw und 757 auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 5.810 leichte Nutzfahrzeuge aus.

In Russland stiegen die Verkäufe gegenüber dem Vorjahr um 79,5% auf 2.738 Einheiten; darunter waren 2.725 Lkw und 13 Busse.

Von Januar bis März 2021 nahmen die Auslieferungen in der Türkei auf 1.491 (455) Fahrzeuge zu. Davon entfielen 1.428 Einheiten auf Lkw und 26 Einheiten auf Busse sowie 37 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika erhöhten sich die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 18,6% auf insgesamt 802 Fahrzeuge; davon entfielen 735 auf Lkw und 67 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken im ersten Quartal 2021 auf 486 Fahrzeuge (-9,5%); die Fahrzeuge wurden nahezu ausschließlich in Mexiko an Kunden übergeben, darunter waren 297 Lkw und 189 Busse.

Die Auslieferungen in Südamerika stiegen auf insgesamt 18.417 Einheiten (+45,1%); davon entfielen 16.956 auf Lkw und 1.461 auf Busse. Die Verkäufe in Brasilien nahmen in den ersten drei Monaten 2021 um 41,4% zu. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 14.489 Lkw und 1.057 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 2.977 Fahrzeuge, darunter 2.768 Lkw und 204 Busse – das waren insgesamt 0,5% weniger als im Vorjahr.

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

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2021	2020	(%)
Europa/Übrige Märkte	38.435	29.767	+29,1
davon: EU27+3	30.736	25.401	+21,0
davon: Deutschland	8.465	7.398	+14,4
Russland	2.738	1.525	+79,5
Türkei	1.491	455	x
Südafrika	802	676	+18,6
Nordamerika	486	537	-9,5
davon: Mexiko	482	537	-10,2
Südamerika	18.417	12.694	+45,1
davon: Brasilien	15.546	10.997	+41,4
Asien-Pazifik	2.977	2.992	-0,5
Weltweit	60.315	45.990	+31,1
Scania	23.033	18.184	+26,7
MAN	37.282	27.806	+34,1

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

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

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

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren im Zeitraum Januar bis März 2021 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 Volkswagen Finanzdienstleistungen sowie die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Scania und Porsche Holding Salzburg ein.

Im ersten Quartal 2021 waren die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen beliebt, die Nachfrage war unterschiedlich von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft nahm um 1,9% auf weltweit 2,1 Mio. Kontrakte zu. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ging im Berichtszeitraum auf 35,2 (39,9)% zurück, da die Auslieferungen des Konzerns im Vergleich zu den Vertragsabschlüssen überproportional stiegen. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 31. März 2021 auf 24,1 (24,1) Mio. Einheiten.

In Europa/Übrige Märkte war das Finanzdienstleistungsgeschäft in den ersten drei Monaten dieses Jahres weiterhin von der Covid-19-Pandemie beeinflusst. Mit 1,5 (1,6) Mio. Einheiten lag die Zahl der im Berichtszeitraum unterzeichneten Neuverträge unter dem Niveau des Vorjahres. Ende März 2021 erreichte der Gesamtvertragsbestand mit 17,6 (17,6) Mio. Kontrakten die Größenordnung vom 31. Dezember 2020. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,6 Mio. Verträge (-1,4%).

In Nordamerika übertraf die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Berichtszeitraum mit 231 (221) Tsd. Kontrakten den Vergleichswert des Vorjahres. Am 31. März 2021 lag der Vertragsbestand mit 3,1 (3,1) Mio. auf dem Niveau vom Jahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,9 (1,9) Mio. Verträge.

In der Region Südamerika wurden in den ersten drei Monaten dieses Jahres 89 (75) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand war Ende März 2021 mit 723 (721) Tsd. Einheiten etwas höher als am 31. Dezember 2020. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik waren die neuen Vertragsabschlüsse im ersten Quartal 2021 mit 272 Tsd. Einheiten um 36,5% höher als im Vorjahr, in dem sich die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 negativ ausgewirkt hatte. Am Ende des Berichtszeitraums belief sich der Gesamtvertragsbestand auf 2,6 Mio. Kontrakte; ein Plus von 1,9% gegenüber dem Jahresende 2020. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,9 Mio. Verträge (+1,3%).

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

In den ersten drei Monaten 2021 stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 20,5% auf 2.333.909 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Der Auslandsabsatz erhöhte sich gegenüber dem Zeitraum Januar bis März 2020 um 24,9% auf 2.066.176 Fahrzeuge. Der Nachfrageanstieg resultierte vor allem aus dem chinesischen Markt, der im Vorjahreszeitraum besonders von Verkaufsrückgängen ausgelöst durch die Covid-19-Pandemie betroffen war. Dagegen fiel der Absatz im Inland gegenüber dem Vorjahreswert um 5,5%. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz verringerte sich auf 11,5 (14,6)%.

PRODUKTION

Im Berichtszeitraum fertigte der Volkswagen Konzern mit 2.318.598 Fahrzeugen (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) 16,1% mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Dieser war von den Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie geprägt, die eine Unterbrechung von Lieferketten mit anschließenden Produktionsstopps im Volkswagen Konzern zur Folge hatten. Auch im ersten Quartal 2021 waren Versorgungsengpässe, insbesondere bei Halbleitern, und Produktionseinschränkungen zu verzeichnen. Von Januar bis März 2021 stieg die Fertigung im Ausland gegenüber dem Vorjahr um 21,0% auf insgesamt 1.867.850 Fahrzeuge. Die Inlandsquote verringerte sich auf 19,4 (22,7)%.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am 31. März 2021 unter dem Stand zum Jahresende 2020 und unter dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

BELEGSCHAFT

Am 31. März 2021 waren im Volkswagen Konzern 634.592 aktive Mitarbeiter beschäftigt; weitere 12.012 Mitarbeiter waren in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich befanden sich 16.049 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des ersten Quartals 2021 lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 662.653 Mitarbeitern etwa auf dem Stand vom Jahresende 2020. Im Inland blieb die Mitarbeiterzahl mit 294.459 Beschäftigten ebenfalls nahezu auf dem Wert vom 31. Dezember 2020.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE BETEILIGUNGEN

Im Februar 2021 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG zugestimmt, dass mit Rimac Automobili d.o.o., Zagreb/Kroatien, vorbehaltlich bestimmter Voraussetzungen, Vereinbarungen über die Errichtung eines Joint Ventures getroffen werden können. Volkswagen plant, seine vollkonsolidierten Tochtergesellschaften Bugatti Automobiles und Bugatti International S.A., Strassen/Luxemburg in die neue Joint-Venture-Struktur einzubringen. Die Vermögenswerte beider Gesellschaften werden gemäß IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert. Mit einem Vollzug der Transaktion wird nicht vor dem dritten Quartal 2021 gerechnet.

Im März 2021 haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die VW Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, einen Vertrag zur Schaffung eines gemeinsamen Unternehmens im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschlossen. Dabei beteiligt sich Brose zur Hälfte an der Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem geplanten gemeinsamen Unternehmen werden Brose und Volkswagen jeweils 50% halten, Brose aber die industrielle Führung übernehmen. In der Folge wird Brose das gemeinsame Unternehmen beherrschen und Volkswagen aufgrund des dann vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen at-Equity bilanzieren. Die Vermögenswerte der SITECH werden gemäß IFRS 5 als zur Veräußerung gehalten klassifiziert. Die Transaktion steht unter dem Vorbehalt kartellrechtlicher Genehmigungen und weiterer Vollzugsbedingungen. Mit einem Vollzug der Transaktion wird bis Ende des ersten Quartals 2022 gerechnet.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns beliefen sich im ersten Quartal 2021 – vor dem Hintergrund einer sich erholenden Weltwirtschaft trotz anhaltender Belastungen aus der Covid-19-Pandemie – auf 62,4 Mrd. €; das waren 13,3% mehr als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Fahrzeugabsatz, positiven Mixeffekten und einer verbesserten Preisdurchsetzung. Die Währungskursentwicklung hatte einen negativen Einfluss. Im Ausland erzielte der Konzern 82,2 (80,1)% seiner Umsatzerlöse. Das Bruttoergebnis erhöhte sich auf 12,3 (9,2) Mrd. €; die Bruttomarge lag bei 19,8 (16,8)%.

Mit 4,8 Mrd. € übertraf das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns in den ersten drei Monaten 2021 den Vorjahreswert um 3,9 Mrd. €; die operative Umsatzrendite stieg auf 7,7 (1,6)%. Gründe waren Verbesserungen im Volumen, im

Mix und in der Preispositionierung sowie positive Effekte aus der Bewertung bestimmter Derivate außerhalb des Hedge Accountings. Im Bereich Nutzfahrzeuge waren Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von –0,4 Mrd. € zu erfassen.

Das Finanzergebnis lag mit –0,3 (–0,2) Mrd. € unter dem Wert des Vorjahres. Die hierin enthaltenen Zinsaufwendungen aus der Bewertung von Schulden nahmen aufgrund geänderter Zinssätze zu. Zudem waren negative Effekte aus der Bewertung von Termingeschäften zum Kauf neuer Anteile an QuantumScape im Übrigen Finanzergebnis enthalten. Positiv wirkte das gegenüber Vorjahr verbesserte Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen: die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen waren bereits im ersten Quartal 2020 von der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 betroffen. Im Vorjahr war zudem das Wertpapier- und Fondsergebnis durch Kursveränderungen infolge der Covid-19 Pandemie belastet.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns stieg gegenüber Vorjahr um 3,8 Mrd. € auf 4,5 Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern nahm um 2,9 Mrd. € auf 3,4 Mrd. € zu.

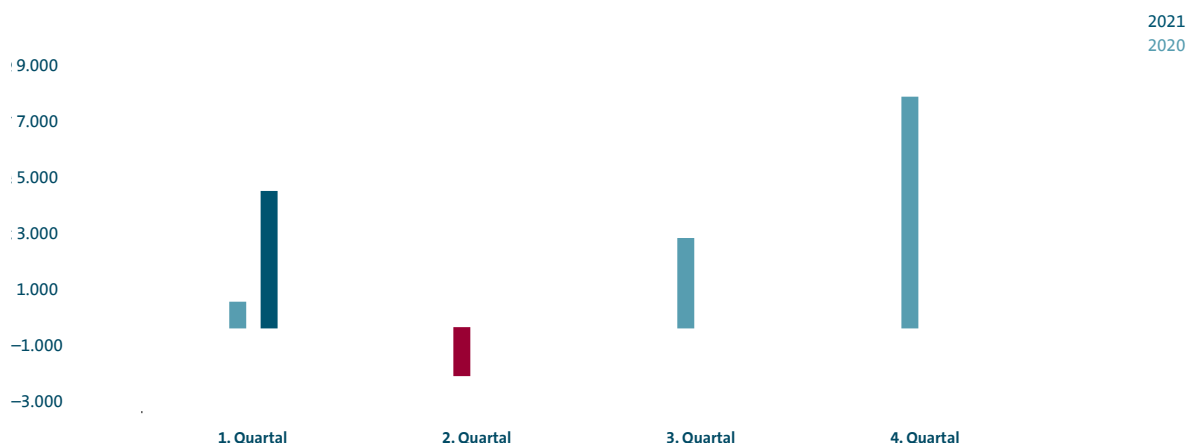
Ertragslage im Konzernbereich Automobile

In den ersten drei Monaten 2021 erzielte der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse in Höhe von 51,5 Mrd. €; ein Anstieg von 15,4% gegenüber dem Vorjahr, das stärker durch die Ausbreitung der Covid-19-Pandemie und deren negativen Auswirkungen beeinflusst war. Verbesserungen aus Volumen, Mix und der Preispositionierung hatten einen positiven Einfluss. Die Wechselkursentwicklung wirkte belastend. In den Bereichen Pkw und Nutzfahrzeuge lagen die Umsatzerlöse im Zeitraum Januar bis März 2021 jeweils deutlich über den Werten des Vorjahres. Im Bereich Power Engineering fielen die Umsatzerlöse gegenüber dem ersten Quartal 2020, in dem das Geschäft von Renk noch enthalten war, signifikant niedriger aus. Da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden, schlägt sich die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder.

Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen volumenbedingt und in Folge höherer ergebniswirksam verrechneter Forschungs- und Entwicklungskosten zu. Der Anteil der Umsatzkosten an den Umsatzerlösen ging zurück. Mit 7,7 (8,0)% war der Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) – geringer als im ersten Quartal 2020.

OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €



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

Mio. €	2021	2020
Pkw		
Umsatzerlöse	44.344	38.165
Operatives Ergebnis	3.751	120
Operative Umsatzrendite (in %)	8,5	0,3
Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	6.438	5.564
Operatives Ergebnis	93	121
Operative Umsatzrendite (in %)	1,5	2,2
Power Engineering¹		
Umsatzerlöse	757	922
Operatives Ergebnis	-36	-44
Operative Umsatzrendite (in %)	-4,8	-4,7

1 Bis Oktober 2020 inklusive Renk.

Während die Vertriebskosten abnahmen, erhöhten sich die Verwaltungskosten; ihr Anteil an den Umsatzerlösen war jeweils geringer. Das Sonstige betriebliche Ergebnis belief sich auf -0,5 (-1,1) Mrd.€ und war insbesondere durch Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten zur Rohstoffsicherung außerhalb des Hedge Accounting sowie der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten positiv beeinflusst. Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen wirkten gegenläufig.

Mit 3,8 Mrd.€ übertraf das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile im ersten Quartal 2021 den Wert des Vorjahres um 3,6 Mrd.€. Neben dem Volumenanstieg hatten die Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten außerhalb des Hedge Accountings sowie eine vorteilhafte Preispositionierung und Mixentwicklung einen positiven Einfluss. Höhere ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten sowie Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 0,4 Mrd.€ im Nutzfahrzeugbereich hatten einen gegenläufigen Einfluss. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 7,4 (0,4)%. Wir profitieren im Operativen Ergebnis von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzeinnahmen, da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im Zeitraum Januar bis März 2021 erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen Umsatzerlöse in Höhe von 10,8 Mrd.€, die um 4,2% über dem Wert des Vorjahres lagen. Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen im gleichen Verhältnis um 0,4 Mrd.€ auf 8,9 Mrd.€ zu. Sowohl die Vertriebskosten als auch die Verwaltungskosten waren über dem Vorjahreswert. Auch ihr jeweiliger Anteil an den Umsatzerlösen erhöhte sich. Insbesondere geringere Risikokosten führten zu einem leicht positiven Sonstigen betrieblichen Ergebnis.

Das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs stieg im Berichtszeitraum aufgrund der verbesserten Geschäftsentwicklung um 41,9% auf 1,0 Mrd.€. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 9,3 (6,8)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

Der Volkswagen Konzern verzeichnete im Zeitraum Januar bis März 2021 einen vor allem ergebnisbedingt um 2,9 Mrd. € über dem Vorjahr liegenden Brutto-Cash-flow in Höhe von 10,3 Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital lag bei -1,3 (-5,6) Mrd. €. Im Vorjahr zeigten sich bereits die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Die Mittelabflüsse aus der Dieselthematik lagen im ersten Quartal 2021 leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich in der Folge um 7,2 Mrd. € auf 9,1 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts belief sich auf 4,3 Mrd. € und war damit um 0,1 Mrd. € höher als ein Jahr zuvor.

In der Finanzierungstätigkeit flossen Mittel in Höhe von -2,3 Mrd. € ab. Sie beinhaltet im Wesentlichen die Rückzahlung der im ersten Quartal 2021 gekündigten Hybridanleihe sowie die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Im Vorjahreszeitraum ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von 7,5 Mrd. €.

Am Ende der ersten drei Monate 2021 lag der Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns bei 35,9 (26,9) Mrd. €.

Am 31. März 2021 belief sich die Netto-Liquidität des Konzerns auf -136,5 Mrd. €, am Jahresende 2020 hatte sie -137,4 Mrd. € betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Der Konzernbereich Automobile erzielte im ersten Quartal 2021 einen gegenüber dem Vorjahreszeitraum um 2,3 Mrd. € höheren Brutto-Cash-flow von 7,2 Mrd. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem besseren Ergebnis. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf 1,7 (-3,4) Mrd. €. Die Verbesserung in Höhe von 5,0 Mrd. € gegenüber dem ersten Quartal 2020, in dem sich bereits die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie zeigten, resultierte aus einem höheren Aufbau der Verbindlichkeiten, einer Zunahme der sonstigen Rückstellungen und einer geringeren Bevorratung, denen ein Aufbau der Forderungen gegenüberstand. Die Mittelabflüsse aus der Dieselthematik lagen im Berichtszeitraum leicht unter denen des Vorjahres. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft übertraf mit 8,9 Mrd. € den Vergleichswert 2020 um 7,3 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Konzernbereichs Automobile belief sich am Ende der ersten drei Monate 2021 auf 4,2 Mrd. €; ein Anstieg um 0,1 Mrd. € im Vergleich zum Vorjahr. Die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) nahmen um 0,2 Mrd. € auf 1,9 Mrd. € ab. Die Sachinvestitionsquote reduzierte sich auf 3,7 (4,7)%; der Vorjahreswert war durch die pandemiebedingt geringeren Umsatzerlöse beeinflusst. Die Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt

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

Mio. €	2021	2020
Pkw		
Brutto-Cash-flow	6.577	4.421
Veränderung Working Capital	1.437	-3.081
Cash-flow laufendes Geschäft	8.015	1.340
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-3.859	-3.715
Netto-Cash-flow	4.156	-2.375
Nutzfahrzeuge		
Brutto-Cash-flow	537	467
Veränderung Working Capital	172	-326
Cash-flow laufendes Geschäft	709	141
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-312	-309
Netto-Cash-flow	397	-167
Power Engineering¹		
Brutto-Cash-flow	108	29
Veränderung Working Capital	59	36
Cash-flow laufendes Geschäft	167	65
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-15	-41
Netto-Cash-flow	152	24

1 Bis Oktober 2020 inklusive Renk.

einführen, sowie in die ökologische Ausrichtung unserer Modellpalette, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte und in unsere modularen Baukästen. Im ersten Quartal 2021 stiegen die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten um 0,3 Mrd. € auf 1,9 Mrd. €. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ belief sich infolge strategischer Investitionen in diverse Unternehmen, vor allem in das Joint Venture Argo AI, auf 0,4 (0,5) Mrd. €.

Mit 4,7 Mrd. € fiel der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile in den ersten drei Monaten des Jahres 2021 um 7,2 Mrd. € höher aus als ein Jahr zuvor.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile flossen im Zeitraum Januar bis März 2021 Mittel in Höhe von -2,1 Mrd. € ab, im Vorjahr hatte sich ein Mittelzufluss in Höhe 5,7 Mrd. € ergeben. Die Rückzahlung der im ersten Quartal 2021 gekündigten Hybridanleihe führte zu einem Mittelabfluss von rund -1,2 Mrd. €. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt zudem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden.

Ende März 2021 belief sich die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile auf 29,6 Mrd. €; am 31. Dezember 2020 waren es 26,8 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im ersten Quartal 2021 erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 3,1 Mrd.€, der den Vergleichswert des Vorjahres vor allem in Folge des besseren Ergebnisses um 22,6% übertraf. Die Veränderung im Working Capital lag bei -2,9 (-2,2) Mrd.€; das insgesamt gestiegene Geschäftsvolumen führte hier zu einer gegenüber Vorjahr höheren Mittelbindung. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft ging in der Folge um 0,2 Mrd.€ auf 0,2 Mrd.€ zurück.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag bei 0,1 (0,1) Mrd.€.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich im Berichtszeitraum im Konzernbereich Finanzdienstleistungen ein Mittelabfluss in Höhe von -0,2 Mrd.€, im Vorjahr war ein Zufluss von 1,8 Mrd.€ zu verzeichnen. Hierin ist vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und übrigen Finanzschulden enthalten.

Die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen belief sich Ende März 2021 auf -166,2 Mrd.€, am 31. Dezember 2020 waren es -164,2 Mrd.€.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Am 31. März 2021 verzeichnete der Volkswagen Konzern mit 511,3 Mrd. € eine um 2,9% höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2020. Der Anstieg resultierte unter anderem aus der Währungskursentwicklung. Das Eigenkapital des Konzerns lag mit 134,5 Mrd.€ um 5,7 Mrd.€ über dem Wert vom 31. Dezember 2020. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 26,3 (25,9)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Ende März 2021 erhöhten sich die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile insbesondere aufgrund gestiegener Aktivierungen von Entwicklungskosten leicht. Die Sachanlagen gingen im Wesentlichen infolge über den Zugängen liegender Abschreibungen leicht zurück. Die At Equity bewerteten Anteile nahmen aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung der chinesischen Joint Ventures in den ersten drei Monaten 2021 zu. Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte mit 157,0 (156,9) Mrd.€ auf dem Niveau des Vorjahres.

Am Ende des ersten Quartals 2021 beliefen sich die Kurzfristigen Vermögenswerte auf 105,9 (97,2) Mrd.€. Die darin enthaltenen Vorräte nahmen zu, auch die Wechselkursentwicklung trug dazu bei. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund gestiegener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Der Zahlungsmittelbestand im Konzernbereich Automobile stieg um 2,6 Mrd.€ auf 26,8 Mrd.€.

Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst die voraussichtlich abgehenden Buchwerte der Vermögenswerte an Bugatti und SITECH. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die voraussichtlich abgehenden Buchwerte der zugehörigen Schulden.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	31.03.2021	31.12.2020
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	130.288	130.237
Kurzfristige Vermögenswerte	89.362	83.180
Bilanzsumme	219.650	213.417
Eigenkapital	84.880	81.423
Langfristige Schulden	80.166	82.263
Kurzfristige Schulden	54.604	49.731
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	24.930	24.777
Kurzfristige Vermögenswerte	13.639	11.256
Bilanzsumme	38.569	36.033
Eigenkapital	13.653	13.389
Langfristige Schulden	13.619	10.592
Kurzfristige Schulden	11.297	12.052
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	1.809	1.847
Kurzfristige Vermögenswerte	2.904	2.800
Bilanzsumme	4.713	4.647
Eigenkapital	2.174	1.922
Langfristige Schulden	612	668
Kurzfristige Schulden	1.927	2.057

Am Ende des ersten Quartals 2021 lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile mit 100,7 (96,7) Mrd.€ über dem Wert vom 31. Dezember 2020. Die gute Ergebnisentwicklung, die geringeren versicherungsmathematischen Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen und positive Einflüsse aus der Währungsumrechnung wirkten eigenkapitalerhöhend, die Rückzahlung der im ersten Quartal 2021 gekündigten Hybridanleihe sowie negative Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung reduzierten das Eigenkapital. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen den Minderheitsaktionären der TRATON GROUP zuzurechnen.

Die Langfristigen Schulden lagen mit 94,4 (93,5) Mrd.€ auf dem Niveau vom Jahresende 2020. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden nahmen auch währungsbedingt zu. Die Pensionsrückstellungen gingen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes zurück.

Die Kurzfristigen Schulden legten am Ende des ersten Quartals 2021 um 6,2% auf 67,8 Mrd.€ zu. Die kurzfristigen Finanzschulden nahmen infolge von Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten 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 stiegen gegenüber dem Jahresende 2020. Die kurzfristigen sonstigen Schulden erhöhten sich im Vergleich zum 31. Dezember 2020; darin enthalten sind die im ersten Quartal gebildeten Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen im Bereich Nutzfahrzeuge.

Am 31. März 2021 lag die Bilanzsumme des Konzernbereichs Automobile mit 262,9 Mrd.€ um 3,5% über dem Wert des Bilanzstichtages am Jahresende 2020.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Ende März 2021 übertraf die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 248,4 Mrd.€ den Wert am 31. Dezember 2020 um 2,2%.

Insgesamt nahmen die Langfristigen Vermögenswerte um 3,8% auf 150,8 Mrd.€ zu. Die darin enthaltenen Sachanlagen waren nahezu unverändert. Die Vermieteten Vermögenswerte und langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen erhöhten sich aufgrund des Geschäftswachstums und der Währungskursentwicklung.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte lagen mit 97,6 (97,7) Mrd.€ auf dem Niveau vom Jahresende 2020. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte verringerten sich, während die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen wechsellkursbedingt zunahmen.

Am Ende des ersten Quartals 2021 entfielen rund 48,6 (48,9)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Mit 33,8 (32,0) Mrd.€ lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen am Ende des Berichtszeitraums über dem Wert vom 31. Dezember 2020. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 13,6 (13,2)%.

Die Langfristigen Schulden erhöhten sich vor allem aufgrund gestiegener langfristiger Finanzschulden zur Refinanzierung des Geschäftsvolumens um 3,2 Mrd.€ auf 112,6 Mrd.€.

Innerhalb der Kurzfristigen Schulden gingen die kurzfristigen Finanzschulden zurück, während die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistung zunahmen. Insgesamt waren die Kurzfristigen Schulden mit 101,9 (101,6) Mrd.€ im Vergleich zum 31. Dezember 2020 nahezu unverändert.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich auf 26,6 Mrd.€; am Jahresende 2020 hatte es 28,9 Mrd.€ betragen.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung im ersten Quartal 2021 heben wir unsere Prognose für das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns und des Bereichs Pkw, den Netto-Cash-flow und die Netto-Liquidität an.

Im Bereich Nutzfahrzeuge haben wir die Prognose für Umsatzerlöse und Operatives Ergebnis angepasst. Sie reflektiert zum einen die positive Geschäftsentwicklung und zum anderen die nun zu berücksichtigenden Restrukturierungsmaßnahmen.

Die Ergebnisprognose des Konzerns und des Bereichs Pkw haben wir angehoben: Für das Operative Ergebnis des Konzerns rechnen wir im Jahr 2021 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 5,5 und 7,0%, für den Bereich Pkw zwischen 5,5 und 7,5%.

Im Konzernbereich Automobile erwarten wir bei voraussichtlich geringeren Liquiditätsabflüssen aus der Dieselmotorthematik und deutlich höheren Effekten aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten einen gegenüber Vorjahr stark steigenden Netto-Cash-flow, der zu einem deutlichen Anstieg der Netto-Liquidität führt.

Unsere Planung beruht unverändert auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns. Der angestrebte Erwerb sämtlicher in Umlauf befindlicher Aktien der Navistar International Corporation und die damit verbundenen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sind in der Prognose des Volkswagen Konzerns nicht berücksichtigt.

Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2021 finden Sie auf Seite 22.

In der gesamten Industrie hat sich das Risiko von Versorgungsengpässen und Lieferausfällen in Bezug auf die Versorgung mit Halbleiterkomponenten verschärft.

Dieselmotorthematik

1. Produktbezogene Klagen weltweit

Die Anzahl der von der financialright GmbH geltend gemachten Ansprüche aus abgetretenen Rechten hat sich aufgrund zahlreicher Antragsrücknahmen auf rund 37 Tsd. reduziert.

In den Niederlanden wurde die ruhende Sammelklage der Stichting Car Claim wieder aufgenommen und die mündliche Verhandlung zur Begründetheit der Ansprüche für Mai 2021 terminiert.

In Deutschland sind derzeit über 60 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

Im März 2021 hat der Bundesgerichtshof (BGH) durch einen umfassend begründeten Beschluss klargestellt, dass Käufer eines Fahrzeugs mit Dieselmotor des Typs EA 189 nicht allein aufgrund einer verbauten temperaturabhängigen Emissionsregelung (sogenannte Thermofenster) deliktische Ansprüche gegen die Volkswagen AG geltend machen können.

2. Verfahren in den USA/Kanada

Im Februar 2021 hat der US-Bundesstaat Texas beim Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Rechtsmittel gegen die Entscheidung eines Berufungsgerichts des Bundesstaates Texas eingelegt, mit der umweltrechtliche Forderungen des Bundesstaates gegen die Volkswagen AG und die AUDI AG mangels Zuständigkeit („personal jurisdiction“) abgewiesen wurden; die Zulassung des Rechtsmittels steht im Ermessen des Obersten Gerichtshofs.

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 Rechtsrisiken werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Ende März 2021 gab der Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt, dass die im Oktober 2015 eingeleitete Untersuchung der Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Dieseldieselmotoren-

thematik beendet ist. Das Gremium beschloss, gegenüber dem ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG, Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, sowie gegenüber Herrn Rupert Stadler, früheres Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, wegen aktienrechtlicher Sorgfaltspflichtverletzungen Schadensersatz geltend zu machen. Die Beschlussfassung beruht auf einer Feststellung fahrlässiger Pflichtverletzungen. Pflichtverletzungen anderer Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG wurden nicht festgestellt. Die Untersuchung erstreckte sich auf alle im maßgeblichen Zeitraum amtierenden Mitglieder des Vorstands.

Darüber hinaus werden Schadensersatzansprüche gegenüber einzelnen ehemaligen Vorstandsmitgliedern von Audi und Porsche erhoben. Ansprüche gegen ein früheres Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen Pkw wurden bereits geltend gemacht.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2021 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2020 keine wesentlichen Änderungen.

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 oder Rohstoffen ergeben oder

die tatsächlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie von dem in diesem Bericht unterstellten Szenario abweichen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2020 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Ausblick

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass sich die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2021 insgesamt erholen wird – vorbehaltlich einer nachhaltigen Eindämmung der Covid-19-Pandemie. Das Wachstum wird aller Voraussicht nach genügen, um etwa das Niveau vor der Pandemie zu erreichen. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Dynamik verzeichnen werden.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2021 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Nachfragevolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – voraussichtlich spürbar über dem des Vorjahres liegen, jedoch das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen. In Westeuropa rechnen wir für 2021 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das deutlich über dem Niveau des Vorjahres liegt. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2021 davon aus, dass die Nachfrage moderat steigt. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2021 den Vorjahreswert voraussichtlich merklich übertreffen. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt rechnen wir für 2021 mit einem Nachfragevolumen deutlich über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2021 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt erheblich steigen werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2021 voraussichtlich spürbar über dem Vorjahresniveau liegen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich im Jahr 2021 in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2021 – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – mit einer moderat steigenden Nachfrage.

Wir erwarten für 2021, 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 deutlich positiv entwickeln. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2021 mit einer insgesamt moderat steigenden Nachfrage.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2021, insbesondere vor dem Hintergrund der anhaltenden Herausforderungen aus der Covid-19-Pandemie, eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir sehen uns auf die künftigen Herausforderungen im Geschäft rund um die Automobilität und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte insgesamt gut vorbereitet. Unsere Markenvielfalt, unsere Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie unsere Technologien und unsere Dienstleistungen verschaffen uns weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation unseres Kerngeschäfts positionieren wir die Konzernmarken noch trennschärfer und optimieren unser Fahrzeug- und Antriebsportfolio. Im Fokus stehen dabei vor allem die CO₂-Bilanz unserer Fahrzeugflotte und die Konzentration auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeiten wir mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und unserer Baukästen daran, die Vorteile unseres Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen.

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2021 – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen deutlich über dem Vorjahr liegen werden.

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

Wir erwarten, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und der Bereiche Pkw und Nutzfahrzeuge im Jahr 2021 signifikant über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das Operative Ergebnis des Konzerns rechnen wir im Jahr 2021 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 5,5 und 7,0%, für den Bereich Pkw zwischen 5,5 und 7,5%. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir einschließlich der Restrukturierungsmaßnahmen von einer operativen Umsatzrendite von rund 3% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse spürbar unter denen des Vorjahres und ein Operatives Ergebnis an der Gewinnschwelle. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir bei moderat über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung des Vorjahres.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Im ersten Quartal 2021 beliefen sich die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns – vor dem Hintergrund einer sich erholenden Weltwirtschaft trotz anhaltender Belastungen aus der Covid-19-Pandemie – auf 62,4 (55,1) Mrd.€. Das Operative Ergebnis stieg auf 4,8 (0,9) Mrd.€.

Die Marke Volkswagen Pkw setzte im Berichtszeitraum 769 (765) Tsd. Fahrzeuge ab und übertraf damit leicht das Niveau des Vorjahres. Die Modelle T-Roc, T-Cross und Touareg wiesen eine steigende Nachfrage auf, auch der ID.3 und der ID.4 waren sehr beliebt. Die Umsatzerlöse erhöhten sich um 5,4% auf 20,0 Mrd.€. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 900 (481) Mio.€. Dabei konnten Vorleistungen für neue Produkte und Belastungen aus Volumenrückgängen in Europa, im Wesentlichen bedingt durch Lieferengpässe bei Halbleitern, durch Margen- und Mixverbesserungen ausgeglichen werden. Zudem hatte das laufende Fixkostenprogramm einen positiven Beitrag.

Der Absatz der Marke Audi legte in den ersten drei Monaten dieses Jahres auf weltweit 287 (268) Tsd. Fahrzeuge zu. Weitere 191 (97) Tsd. Audi Fahrzeuge veräußerte das chinesische Joint Venture FAW-Volkswagen. Insbesondere Oberklassenmodelle konnten deutliche Steigerungsraten verzeichnen. Die Umsatzerlöse lagen mit 14,1 (12,5) Mrd.€ über dem Niveau des Vorjahres. Das Operative Ergebnis nahm auf 1,4 (0,0) Mrd.€ zu. Neben dem höheren Volumen wirkte sich die Bewertung von Rohstoffsicherungen positiv aus. In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind die Marken Lambor-

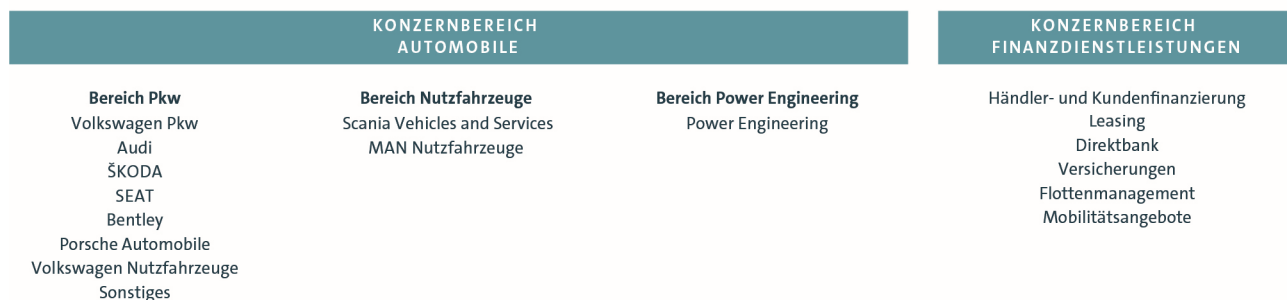
ghini und Ducati enthalten. Ducati setzte in den ersten drei Monaten dieses Jahres 13.140 (10.171) Motorräder ab.

Der Absatz der Marke ŠKODA erreichte im Zeitraum Januar bis März 2021 mit 234 (237) Tsd. Fahrzeugen annähernd die Größenordnung des Vorjahres. Besonders beliebt bei den Kunden waren der Octavia und die SUV-Modelle Kamiq und Karoq, auch der neue Enyaq wurde stark nachgefragt. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 5,0 (4,8) Mrd.€, das Operative Ergebnis lag bei 448 (307) Mio.€. Belastungen aus der eingeschränkten Halbleiterverfügbarkeit konnten im Wesentlichen durch positive Währungseffekte sowie geringere Materialkosten und CO₂-Lenkungsabgaben mehr als ausgeglichen werden.

SEAT setzte im Berichtszeitraum 157 Tsd. Fahrzeuge ab; ein Plus von 12,2% im Vergleich zum Vorjahr. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Der Ateca, der Leon und der Arona wurden stark nachgefragt, auch der CUPRA Formentor war sehr beliebt bei den Kunden. Die Umsatzerlöse erhöhten sich um 11,5% auf 2,9 Mrd.€. Das Operative Ergebnis belief sich auf –36 (–48) Mio.€. Im Vergleich zum Vorjahr, das durch CO₂-bezogene Aufwendungen belastet war, konnten insbesondere negative Mixeffekte durch höhere Volumina kompensiert werden.

Im ersten Quartal 2021 war der Absatz der Marke Bentley mit 3.134 (3.302) Fahrzeugen geringer als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 578 (620) Mio.€. Das Operative Ergebnis stieg auf 65 (56) Mio.€, was im Wesentlichen auf geringere Fixkosten und eine verbesserte Preisgestaltung zurückzuführen war.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS



Im Berichtszeitraum erzielte Porsche Automobile einen Absatz von weltweit 73 Tsd. Fahrzeugen; das waren 30,5 % mehr als ein Jahr zuvor. Die Modelle 718 und Macan wurden stark nachgefragt, auch der Taycan war beliebt. Die Umsatzerlöse erhöhten sich auf 7,0 (5,4) Mrd. €. In der Folge verbesserte sich das Operative Ergebnis auf 1,2 (0,5) Mrd. €. Neben dem Volumenanstieg trugen Mixeffekte dazu bei, die wachstumsbedingte Steigerung der Fixkosten zu kompensieren.

Der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge gab im Zeitraum Januar bis März 2021 leicht auf weltweit 96 (99) Tsd. Fahrzeuge nach. Der Crafter und der Multivan/Transporter wurden stärker nachgefragt als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse lagen mit 2,7 (2,7) Mrd. € auf dem Vorjahresniveau. Das Operative Ergebnis verbesserte sich trotz steigender CO₂-Lenkungsabgaben auf 29 (14) Mio. €. Gründe für den Anstieg waren eine vorteilhafte Mixentwicklung, die verbesserte Preispositionierung, positive Wechselkurseffekte und Kosteneinsparungen.

Scania Vehicles and Services verzeichnete im ersten Quartal 2021 einen Absatzanstieg auf 23 (19) Tsd. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse legten auf 3,4 (3,0) Mrd. € zu. Das Operative Ergebnis von Scania Vehicles and Services stieg mix- und volumenbedingt auf 409 (256) Mio. €; dabei konnten negative Wechselkurseffekte, steigende Kosten und Vorleistungen für neue Technologien ausgeglichen werden.

Im Berichtszeitraum setzte MAN Nutzfahrzeuge 37 Tsd. Einheiten ab; das waren 34,1 % mehr als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 3,1 (2,6) Mrd. €. Das Operative Ergebnis verfehlte mit -279 (-83) Mio. € den Vorjahreswert; enthalten sind Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Europa. Im Vergleich zum Vorjahr hatten eine vorteilhafte Volumenentwicklung, eine verbesserte Marktpositionierung sowie gesunkene Fixkosten positiven Einfluss.

Power Engineering erwirtschaftete in den ersten drei Monaten 2021 Umsatzerlöse in Höhe von 0,8 (0,9) Mrd. €. Das Operative Ergebnis stieg bedingt durch Kosteneinsparungen im Rahmen des Restrukturierungsprogramms auf 32 (16) Mio. €.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2021	2020	2021	2020	2021	2020
Volkswagen Pkw	769	765	19.984	18.965	900	481
Audi	287	268	14.067	12.454	1.404	15
ŠKODA	234	237	5.049	4.850	448	307
SEAT	157	140	2.851	2.558	-36	-48
Bentley	3	3	578	620	65	56
Porsche Automobile ¹	73	56	7.039	5.394	1.178	529
Volkswagen Nutzfahrzeuge	96	99	2.660	2.671	29	14
Scania Vehicles and Services ²	23	19	3.420	2.982	409	256
MAN Nutzfahrzeuge	37	28	3.098	2.633	-279	-83
Power Engineering ³	-	-	757	922	32	16
VW China ⁴	800	503	-	-	-	-
Sonstiges ⁵	-145	-180	-7.421	-8.842	-245	-1.293
Volkswagen Finanzdienstleistungen	-	-	10.295	9.847	908	654
Volkswagen Konzern	2.334	1.937	62.376	55.054	4.812	904
Konzernbereich Automobile ⁶	2.334	1.937	51.538	44.650	3.809	197
davon: Bereich Pkw	2.273	1.891	44.344	38.165	3.751	120
Bereich Nutzfahrzeuge	61	46	6.438	5.564	93	121
Bereich Power Engineering	-	-	757	922	-36	-44
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	10.837	10.404	1.003	707

1 Porsche (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 7.726 (6.016) Mio. €, Operatives Ergebnis 1.249 (572) Mio. €.

2 Scania (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 3.527 (3.098) Mio. €, Operatives Ergebnis 460 (282) Mio. €.

3 Im Vorjahr inklusive Geschäft von Renk.

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

Diese chinesischen Gesellschaften werden At Equity konsolidiert und erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 661 (276) Mio. €.

5 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.

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

Die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Finanzdienstleistungen neu abgeschlossenen Verträge lag im ersten Quartal 2021 bei 2,0 Mio. (+2,0 %). Die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns nahm bei gleichgebliebenen Vergabe-grundsätzen auf 35,0 (39,6)% ab, da die Auslieferungen des Konzerns im Vergleich zu den Vertragsabschlüssen überproportional stiegen. Am Ende des Berichtszeitraums lag der Gesamtvertragsbestand mit 21,9 (21,9) Mio. Kontrakten auf dem Niveau vom 31. Dezember 2020. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing belief sich der Vertragsbestand auf 11,2 (11,3) Mio. Kontrakte, im Bereich Service/Versicherungen waren es 10,7 (10,6) Mio. Kontrakte. Am 31. März 2021 verzeichnete die Volkswagen Bank 1,4 (1,4) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis verbesserte sich in den ersten drei Monaten 2021 infolge geringerer Risikokosten auf 0,9 (0,7) Mrd. €.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

Im ersten Quartal 2021 setzte der Volkswagen Konzern in der Region Europa/Übrige Märkte 1,0 Mio. Fahrzeuge ab; das waren 1,9% mehr als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse erhöhten sich trotz negativer Wechselkurseffekte auf 37,0 (34,5) Mrd. €, insbesondere aufgrund positiver Mixeffekte.

Auf den Märkten Nordamerikas legte der Absatz des Volkswagen Konzerns im Zeitraum Januar bis März 2021 um 11,5% auf 227 Tsd. Fahrzeuge zu. Die höheren Volumina und positive Mixeffekte konnten eine unvorteilhafte Wechselkursentwicklung mehr als ausgleichen. In der Folge stiegen die Umsatzerlöse auf 10,8 (9,7) Mrd. €.

Der Absatz in Südamerika erhöhte sich im Berichtszeitraum auf 138 (121) Tsd. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse erreichten mit 2,4 (2,4) Mrd. € wechsellkursbedingt nur die Größenordnung des Vorjahres.

Der Absatz des Volkswagen Konzerns war in der Region Asien-Pazifik im ersten Quartal 2021 – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – mit 0,9 (0,6) Mio. Fahrzeugen um 57,5% höher als ein Jahr zuvor. Die Covid-19-Pandemie hatte zu Jahresbeginn 2020 zuerst diese Region betroffen. Die Umsatzerlöse legten volumenbedingt auf 12,0 (8,6) Mrd. € zu. Die Umsatzerlöse unserer chinesischen Joint Ventures sind nicht enthalten, da diese At Equity konsolidiert werden.

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns in Fremdwährung wirkten sich im ersten Quartal 2021 mit 0,1 (-0,2) Mrd. € positiv aus.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2021	2020	2021	2020
Europa/Übrige Märkte	1.044	1.024	37.046	34.509
Nordamerika	227	204	10.838	9.730
Südamerika	138	121	2.402	2.404
Asien-Pazifik ¹	926	588	12.036	8.645
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-	-	53	-233
Volkswagen Konzern¹	2.334	1.937	62.376	55.054

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			
	2021	2020	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2021	2020	2021	2020
Umsatzerlöse	62.376	55.054	51.538	44.650	10.837	10.404
Kosten der Umsatzerlöse	-50.048	-45.824	-41.159	-37.293	-8.889	-8.531
Bruttoergebnis	12.328	9.231	10.380	7.357	1.948	1.874
Vertriebskosten	-4.360	-4.472	-4.002	-4.148	-359	-324
Verwaltungskosten	-2.629	-2.445	-2.030	-1.886	-599	-559
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-526	-1.409	-539	-1.125	13	-284
Operatives Ergebnis	4.812	904	3.809	197	1.003	707
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	519	129	499	111	20	17
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-868	-351	-855	-343	-13	-8
Finanzergebnis	-349	-222	-356	-232	8	9
Ergebnis vor Steuern	4.463	682	3.453	-34	1.011	716
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.049	-165	-836	56	-213	-221
Ergebnis nach Steuern	3.414	517	2.617	22	797	495
davon entfallen auf						
Minderheiten	35	-6	11	-24	24	18
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	136	117	136	117	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	3.244	405	2.470	-71	774	477
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	6,45	0,78				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	6,51	0,84				

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. €	2021	2020
Ergebnis nach Steuern	3.414	517
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	4.285	4.888
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-1.270	-1.443
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	3.015	3.445
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	21	-22
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-1	-3
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	3.036	3.419
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.277	-1.791
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	1.277	-1.791
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-2	1
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	1.275	-1.790
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-1.209	1.026
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-100	-336
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-1.310	690
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	435	-241
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-874	450
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-237	-579
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	315	341
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	78	-238
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	-18	88
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	60	-150
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-18	-8
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-18	-8
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	5	2
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-12	-6
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	279	-5
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	727	-1.502
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	4.612	3.511
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-850	-1.593
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	3.762	1.918
Gesamtergebnis	7.177	2.435
davon entfallen auf		
Minderheiten	60	-58
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	136	117
Aktionäre der Volkswagen AG	6.981	2.376

Bilanz zum 31. März 2021 und zum 31. Dezember 2020

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2021	2020	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2021	2020	2021	2020
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	307.816	302.170	157.027	156.861	150.789	145.309
Immaterielle Vermögenswerte	68.553	67.968	68.372	67.781	182	187
Sachanlagen	63.238	63.884	62.157	62.807	1.081	1.077
Vermietete Vermögenswerte	53.598	50.686	1.423	1.512	52.175	49.174
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	84.230	82.565	-381	-377	84.611	82.942
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	38.197	37.067	25.456	25.137	12.740	11.930
Kurzfristige Vermögenswerte	203.489	194.944	105.904	97.236	97.585	97.708
Vorräte	45.987	43.823	41.625	39.055	4.361	4.768
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	58.858	58.006	-507	-557	59.366	58.562
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	40.015	38.044	19.744	17.012	20.271	21.033
Wertpapiere	21.643	21.162	17.659	17.503	3.984	3.658
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	36.440	33.909	26.837	24.222	9.602	9.687
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	546	-	546	-	-	-
Bilanzsumme	511.305	497.114	262.931	254.097	248.374	243.017
Passiva						
Eigenkapital	134.525	128.783	100.708	96.733	33.817	32.050
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	118.317	111.336	85.180	79.913	33.137	31.423
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	14.414	15.713	14.414	15.713	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	132.731	127.049	99.594	95.626	33.137	31.423
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	1.794	1.734	1.114	1.107	680	627
Langfristige Schulden	207.015	202.921	94.396	93.523	112.618	109.398
Finanzschulden	122.497	114.809	20.562	15.637	101.934	99.173
Rückstellungen für Pensionen	40.928	45.081	40.138	44.207	790	874
Sonstige Schulden	43.590	43.031	33.696	33.680	9.894	9.352
Kurzfristige Schulden	169.766	165.410	67.827	63.840	101.939	101.569
Finanzschulden	83.244	88.648	-7.629	-2.806	90.873	91.454
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.216	22.677	21.226	19.539	3.990	3.137
Sonstige Schulden	60.922	54.085	53.846	47.107	7.076	6.978
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	384	-	384	-	-	-
Bilanzsumme	511.305	497.114	262.931	254.097	248.374	243.017

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
Stand am 01.01.2020	1.283	14.551	96.929	-2.824
Ergebnis nach Steuern	-	-	405	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	3.429	-1.723
Gesamtergebnis	-	-	3.835	-1.723
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	2	-
Stand am 31.03.2020	1.283	14.551	100.765	-4.547
Stand am 01.01.2021	1.283	14.551	100.772	-5.659
Ergebnis nach Steuern	-	-	3.244	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	2.995	1.271
Gesamtergebnis	-	-	6.239	1.271
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen ¹	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	0	-
Stand am 31.03.2021	1.283	14.551	107.011	-4.388

1 Rückzahlung der Hybridanleihe aus dem Geschäftsjahr 2014.

SICHERUNGSGESCHÄFTE							
Cash-flow-Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapitalinstrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile der Anteilseigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
95	-977	-235	295	12.663	121.781	1.870	123.651
-	-	-	-	117	523	-6	517
453	-150	-28	-10	-	1.970	-52	1.918
453	-150	-28	-10	117	2.493	-58	2.435
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-204	-204	-	-204
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	2	3	5
548	-1.127	-263	285	12.576	124.071	1.815	125.886
1.287	-708	-219	30	15.713	127.049	1.734	128.783
-	-	-	-	136	3.380	35	3.414
-873	60	9	274	-	3.737	26	3.762
-873	60	9	274	136	7.116	60	7.177
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-1.237	-1.237	-	-1.237
-	-	-	-	-197	-197	0	-197
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	0	0	0
415	-648	-211	304	14.414	132.731	1.794	134.525

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 31. März

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2021	2020	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2021	2020	2021	2020
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	33.432	24.329	23.758	18.098	9.674	6.231
Ergebnis vor Steuern	4.463	682	3.453	-34	1.011	716
Ertragsteuerzahlungen	-972	-875	-705	-722	-266	-154
Abschreibungen ²	6.529	6.438	4.301	4.188	2.228	2.250
Veränderung der Pensionen	179	164	168	162	11	2
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-368	-124	-347	-107	-20	-17
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	492	1.162	352	1.429	140	-267
Brutto-Cash-flow	10.324	7.446	7.221	4.917	3.103	2.530
Veränderung Working Capital	-1.260	-5.553	1.669	-3.371	-2.929	-2.182
Veränderung der Vorräte	-1.825	-3.314	-2.269	-3.270	444	-44
Veränderung der Forderungen	-3.350	-96	-3.013	-358	-337	262
Veränderung der Verbindlichkeiten	6.561	1.153	5.234	1.347	1.328	-194
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	1.831	-1.153	1.772	-1.208	59	55
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-4.099	-3.325	1	105	-4.100	-3.430
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-377	1.182	-55	13	-322	1.169
Cash-flow laufendes Geschäft	9.065	1.894	8.890	1.546	174	348
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-4.262	-4.129	-4.186	-4.064	-76	-65
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-1.959	-2.126	-1.924	-2.087	-35	-39
Entwicklungskosten (aktiviert)	-1.907	-1.564	-1.907	-1.564	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-446	-549	-380	-511	-66	-38
Netto-Cash-flow⁴	4.803	-2.236	4.705	-2.518	98	283
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	-401	-2.459	-395	-2.115	-7	-344
Investitionstätigkeit	-4.663	-6.588	-4.580	-6.179	-83	-409
Finanzierungstätigkeit	-2.317	7.527	-2.116	5.677	-202	1.850
davon: Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.241	-	-1.693	-	453	-
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	354	-267	326	-204	27	-63
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	0	-1	0	-1	0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	2.437	2.565	2.520	840	-83	1.725
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.03.⁵	35.869	26.894	26.278	18.938	9.591	7.956
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	33.340	30.325	16.319	14.928	17.022	15.397
Brutto-Liquidität	69.210	57.219	42.597	33.866	26.613	23.354
Kreditstand	-205.754	-206.482	-12.947	-16.078	-192.807	-190.404
Netto-Liquidität am 31.03.⁶	-136.544	-149.263	29.650	17.787	-166.194	-167.050
nachrichtlich am 01.01.	-137.380	-148.040	26.796	21.276	-164.176	-169.316

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

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

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

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

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

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

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

Rechnungslegung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2020 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 31. März 2021 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 2021 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 1,1 % (31. Dezember 2020: 0,7 %) verwendet.

Die Ermittlung des Ertragsteueraufwands für den Konzern-Zwischenabschluss erfolgt gemäß IAS 34 (Zwischenberichterstattung) auf Basis des durchschnittlichen jährlichen Steuersatzes, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird.

Im Übrigen werden bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses und der Ermittlung der Vergleichszahlen für das Vorjahr grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss 2020 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2020 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ veröffentlicht.

Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2020 ist auch im Internet unter www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html 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 2,0l 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 2020 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

In den ersten drei Monaten des Geschäftsjahres 2021 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“.

Auswirkungen Covid-19-Pandemie

Im ersten Quartal 2021 setzte sich das überwiegend dynamische Infektionsgeschehen vielerorts fort. Damit einhergehend hielten die Beeinträchtigungen – wie Kontakt- und Mobilitätsbeschränkungen oder Einschränkungen der Geschäftstätigkeit – in weiten Teilen der Welt an.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses zum 31. März 2021 waren daher die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie insbesondere in den folgenden Bereichen zu analysieren:

- Bei der Überprüfung der Werthaltigkeit des Vermietvermögens ergaben sich für den Gesamtkonzern keine wesentlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf Restwertprognosen der Fahrzeuge.
- Aus der Überprüfung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten unter Berücksichtigung von angepassten Ausfallerwartungen ergaben sich keine wesentlichen zusätzlichen Wertminderungen.
- Aus der Überprüfung der Auswirkungen von durch die Covid-19-Pandemie verursachten zeitlichen und betragsmäßigen Verschiebungen von gesicherten Grundgeschäften auf die Effektivität und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen ergaben sich keine wesentlichen ergebnisbeeinflussenden Auswirkungen.
- Durch die Entwicklungen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten haben sich vor allem im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Derivaten, die nicht im Hedge Accounting abgebildet werden, sowie der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten positive Auswirkungen mit teilweise kompensierenden Effekten ergeben.

Wir verweisen zu diesen Bereichen auch auf unsere weitergehenden Ausführungen im Anhang des Konzernabschlusses 2020.

IFRS 5 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Schulden

Am 26. Februar 2021 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG zugestimmt, dass mit Rimac Automobili d.o.o., Zagreb/Kroatien Vereinbarungen über die Errichtung eines Joint Ventures getroffen werden können. Die Zustimmung wurde vorbehaltlich weiterer Verhandlungen, beendeter Durchführung der Anhörung des Betriebsrats der Bugatti Automobiles S.A.S., Molsheim/Frankreich und abschließender Entscheidung des Vorstands der Volkswagen AG, erteilt. Kernstück des Gemeinschaftsunternehmens soll ein gemeinsames Produktportfolio mit dem Ziel, der Entwicklung, Produktion und des Vertriebs elektrisch betriebener Luxus-Hypersportwagen sein. Volkswagen plant, seine vollkonsolidierten Tochtergesellschaften Bugatti Automobiles und Bugatti International S.A., Strassen/Luxemburg in die neue Joint Venture Struktur einzubringen. Mit einem Vollzug der Transaktion wird nicht vor dem dritten Quartal 2021 gerechnet.

Am 26. März 2021 haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die VW Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, einen Vertrag zur Schaffung eines gemeinsamen Unternehmens im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschlossen. Dabei beteiligt sich Brose zur Hälfte an der Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem geplanten gemeinsamen Unternehmen werden Brose und Volkswagen jeweils 50 % halten, Brose aber die industrielle Führung übernehmen. In der Folge wird Brose das gemeinsame Unternehmen beherrschen und Volkswagen aufgrund des dann vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen at-Equity bilanzieren. Die Transaktion steht unter dem Vorbehalt kartellrechtlicher Genehmigungen und weiterer Vollzugsbedingungen. Mit einem Vollzug der Transaktion wird bis Ende des ersten Quartals 2022 gerechnet.

In diesem Zusammenhang wurden zum 31. März 2021 Vermögenswerte in Höhe von 546 Mio. € sowie Verbindlichkeiten in Höhe von 384 Mio. € als Zur Veräußerung gehalten eingestuft und gemäß IFRS 5 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.

Konzernkreis

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

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. QUARTAL 2020

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	32.758	3.290	–	–	36.048	–3.679	32.369
Originalteile	3.026	885	–	–	3.911	–30	3.881
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	3.009	338	–	–	3.348	–175	3.173
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	2.373	169	–	–	2.542	–3	2.539
Power Engineering	–	–	922	–	922	0	922
Motorräder	121	–	–	–	121	–	121
Vermiet- und Leasinggeschäft	218	435	–	7.994	8.648	–1.076	7.572
Zinsen und ähnliche Erträge	46	2	–	2.004	2.052	–57	1.995
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–232	–8	–	0	–240	6	–233
Sonstige Umsatzerlöse	1.980	451	–	406	2.837	–120	2.717
	43.298	5.564	922	10.404	60.188	–5.133	55.054

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. QUARTAL 2021

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	38.096	4.061	–	–	42.157	–3.721	38.437
Originalteile	3.059	916	–	–	3.975	–34	3.941
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	2.892	404	–	–	3.296	–159	3.137
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	2.977	180	–	–	3.157	–18	3.139
Power Engineering	–	–	757	–	757	0	756
Motorräder	166	–	–	–	166	–	166
Vermiet- und Leasinggeschäft	191	430	–	8.517	9.138	–1.106	8.032
Zinsen und ähnliche Erträge	48	2	–	1.941	1.990	–66	1.925
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	36	–10	–	0	26	27	53
Sonstige Umsatzerlöse	2.096	456	–	380	2.931	–142	2.789
	49.562	6.438	757	10.837	67.594	–5.218	62.376

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

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 489 Mio. € (Vorjahr: 635 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 234 Mio. € (Vorjahr: 178 Mio. €).

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. QUARTAL		%
	2021	2020	
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	3.962	3.563	11,2
davon: aktivierte Entwicklungskosten	1.907	1.564	21,9
Aktivierungsquote in %	48,1	43,9	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.207	1.103	9,4
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	3.262	3.102	5,1

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	
		2021	2020
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. €	3.414	517
Anteil von Minderheiten	Mio. €	35	-6
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	136	117
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	3.244	405
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.902	231
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.342	174
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	6,45	0,78
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	6,51	0,84

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. MÄRZ 2021

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2021	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 31.03.2021
Immaterielle Vermögenswerte	67.968	2.092	104	1.403	68.553
Sachanlagen	63.884	2.186	3	2.829	63.238
Vermietete Vermögenswerte	50.686	6.962	1.619	2.431	53.598

6. Vorräte

Mio. €	31.03.2021	31.12.2020
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	7.537	6.966
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4.592	4.022
Fertige Erzeugnisse, Waren	28.452	27.204
Kurzfristiges Vermietvermögen	5.143	5.337
Geleistete Anzahlungen	252	288
Sicherungsgeschäfte Vorräte	11	6
	45.987	43.823

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

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	31.03.2021	31.12.2020
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18.604	16.243
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	21.411	21.801
	40.015	38.044

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. März 2021 mit 133 Mio.€ (Vorjahr: 266 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.€).

Im Januar 2021 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance NV., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2014 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 7 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1,25 Mrd. € aufgekündigt. Mit Kündigung der Anleihe ist diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren und kürzt das Eigenkapital und die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns entsprechend. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist im März 2021 erfolgt.

Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf die TRATON GROUP.

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	31.03.2021	31.12.2020
Anleihen und Schuldverschreibungen	94.198	88.097
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	19.333	17.273
Einlagengeschäft	2.432	2.411
Leasingverbindlichkeiten	5.220	5.119
Übrige Finanzschulden	1.313	1.909
	122.497	114.809

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	31.03.2021	31.12.2020
Anleihen und Schuldverschreibungen	40.542	42.055
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	15.264	18.060
Einlagengeschäft	24.352	26.735
Leasingverbindlichkeiten	1.029	1.005
Übrige Finanzschulden	2.056	794
	83.244	88.648

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 2020 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 Bilanzposten 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. DEZEMBER 2020

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2020
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	10.080	10.080
Sonstige Beteiligungen	177	–	–	–	1.688	1.865
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	279	47.879	50.231	–	34.408	82.565
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.512	4.105	4.220	2.217	–	7.834
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	376	376
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	52	16.191	16.191	–	–	16.243
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	39.474	39.474	–	18.506	58.006
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.402	9.915	9.915	917	–	13.234
Ertragsteuerforderungen	–	9	9	–	1.177	1.186
Wertpapiere	21.146	15	15	–	–	21.162
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	33.909	33.909	–	–	33.909
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	109.690	115.282	–	5.119	114.809
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.188	2.322	2.317	748	–	4.257
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	87.643	87.643	–	1.005	88.648
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	22.677	22.677	–	–	22.677
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.215	8.545	8.545	831	–	10.590
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	38	38	–	301	340

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. MÄRZ 2021

Mio. €	ZUM	ZU FORTGEFÜHRTEN		DERIVATIVE	KEINER	BILANZ-
	FAIR VALUE	ANSCHAFFUNGSKOSTEN		FINANZ-	BEWERTUNGS-	POSTEN
	BEWERTET	BEWERTET		IN SICHERUNGS-	KATEGORIE	ZUM
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	IN SICHERUNGS-	ZUGEORDNET	31.03.2021
				BEZIEHUNGEN		
	Buchwert			Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	11.044	11.044
Sonstige Beteiligungen	275	–	–	–	2.180	2.455
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	284	49.272	51.798	–	34.674	84.230
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.694	4.859	4.977	1.652	–	8.205
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	422	422
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	86	18.517	18.517	–	–	18.604
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	27	40.018	40.018	–	18.814	58.858
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.158	9.372	9.372	648	–	12.178
Ertragsteuerforderungen	–	5	5	–	1.312	1.317
Wertpapiere	21.628	15	15	–	–	21.643
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	36.440	36.440	–	–	36.440
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	71	71	–	475	546
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	117.276	122.811	–	5.220	122.497
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.005	2.333	2.328	860	–	4.198
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	82.215	82.215	–	1.029	83.244
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	25.216	25.216	–	–	25.216
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.343	10.285	10.285	1.286	–	12.913
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	14	14	–	395	409
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	112	112	–	272	384

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 53,5 Mrd. € (Vorjahr: 52,9 Mrd. €) und einen Fair Value von 54,6 Mrd. € (Vorjahr: 55,0 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. €	31.12.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	177	40	0	137
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	279	–	–	279
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.512	–	784	729
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	52	–	–	52
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	–	–	26
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.402	–	2.242	160
Wertpapiere	21.146	21.060	86	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.188	–	644	543
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.215	–	851	364

Mio. €	31.03.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	275	61	0	213
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	284	–	–	284
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.694	–	941	753
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	86	–	–	86
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	27	–	–	27
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.158	–	1.873	285
Wertpapiere	21.628	21.534	94	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.005	–	504	501
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.343	–	1.058	284

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.217	–	2.217	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	917	–	917	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	748	–	748	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	831	–	728	102

Mio. €	31.03.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.652	–	1.652	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	648	–	648	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	860	–	860	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.286	–	1.286	–

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	Zur Veräußerung gehaltene finanzielle Vermögenswerte
Stand am 01.01.2020	913	765	3
Währungsänderungen	-22	-7	-
Gesamtergebnis	-81	564	-
erfolgswirksam	-81	564	-
erfolgsneutral	-	-	-
Zugänge (Zukäufe)	4	-	-
Realisierungen	-14	-34	-
Umgliederung in Stufe 2	-2	-26	-
Stand am 31.03.2020	796	1.262	3
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-81	-564	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-79	-564	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-81	-539	-
Finanzergebnis	-2	-	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-	-	-

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2021	1.383	908
Währungsänderungen	32	10
Gesamtergebnis	120	-56
erfolgswirksam	80	43
erfolgsneutral	40	-99
Zugänge (Zukäufe)	230	-
Realisierungen	-31	-72
Umgliederung in Stufe 2	-86	-5
Stand am 31.03.2021	1.648	785
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	80	-43
Sonstiges betriebliches Ergebnis	97	-43
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	6	-42
Finanzergebnis	-16	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-	-

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. Es gab keine Verschiebungen zwischen weiteren Stufen der Fair Value Hierarchie.

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 31. März 2021 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 254 Mio. € (Vorjahr: 136 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen. Auf das Eigenkapital würden sich darüber hinaus keine 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 2021 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. März 2021 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 3 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 2021 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 395 Mio. € (Vorjahr: 347 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. März 2021 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 436 Mio. € (Vorjahr: 367 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 31. März 2021 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 31. März 2021 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. März 2021 um 10% höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. März 2021 um 10% niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 31. März 2021 um 10% besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 10 Mio. € (Vorjahr: 0,2 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 4 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10% schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 10 Mio. € (Vorjahr: 0,2 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 4 Mio. € (Vorjahr: – 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. €	31.03.2021	31.03.2020
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	36.440	28.449
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	2	117
Termingeldanlagen	-572	-1.672
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	35.869	26.894

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. QUARTAL	
	2021	2020
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-1.241	-
Dividendenzahlungen	-197	-204
Aufnahmen von Anleihen	9.812	6.306
Tilgungen von Anleihen	-8.537	-4.726
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	-1.901	6.469
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-253	-318
	-2.317	7.527

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 Beschaffung, 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 Beschaffung, Entwicklung und Vertrieb. Weitere Verzahnungen werden angestrebt.

Im Segment Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen, Spezialgetrieben und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet. Im 1. Quartal 2020 war hier auch noch das Geschäft von Renk enthalten.

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 2020

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	39.240	5.308	922	9.477	54.948	106	55.054
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	4.058	255	0	927	5.240	-5.240	-
Umsatzerlöse	43.298	5.564	922	10.404	60.188	-5.133	55.054
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	1.391	121	-44	707	2.175	-1.271	904

BERICHTSSEGMENTE 1. QUARTAL 2021

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	45.410	6.165	756	9.946	62.277	99	62.376
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	4.152	273	0	892	5.317	-5.317	-
Umsatzerlöse	49.562	6.438	757	10.837	67.594	-5.218	62.376
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	4.069	93	-36	1.003	5.130	-318	4.812

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. QUARTAL	
	2021	2020
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	5.130	2.175
Nicht zugeordnete Bereiche	-9	-25
Konzernfinanzierung	-11	2
Konsolidierung/Holdingfunktion	-297	-1.248
Operatives Ergebnis	4.812	904
Finanzergebnis	-349	-222
Konzernergebnis vor Steuern	4.463	682

14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Die 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	
	2021	2020	2021	2020
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	1	1	0
Aufsichtsräte	0	1	0	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	241	352	344	304
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	4.246	3.081	145	126
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	58	35	290	193
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	0	1	1	2

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	31.03.2021	31.12.2020	31.03.2021	31.12.2020
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	3	4	0
Aufsichtsräte	0	0	174	167
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.295	1.164	1.517	1.477
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	12.880	12.207	2.605	2.250
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	395	397	972	951
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	19	25	2	2

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und Assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 8.370 Mio. € (31. Dezember 2020: 8.534 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 4.035 Mio. € (31. Dezember 2020: 3.349 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 833 Mio. € (31. Dezember 2020: 642 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 197 Mio. € (31. Dezember 2020: 190 Mio. €).

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

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

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 360 Mio. € (31. Dezember 2020: 354 Mio. €).

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 23 Mio. € (Vorjahr: 118 Mio. €) wertberichtigt. Im ersten Quartal 2021 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 0 Mio. € (Vorjahr: 82 Mio. €) an.

Der Volkswagen Konzern hat in den ersten drei Monaten Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 112 Mio. € (Vorjahr: 62 Mio. €) getätigt.

15. Rechtsstreitigkeiten

DIESELTHEMATIK

1. Produktbezogene Klagen weltweit

Die Anzahl der von der financialright GmbH geltend gemachten Ansprüche aus abgetretenen Rechten hat sich aufgrund zahlreicher Antragsrücknahmen auf rund 37 Tsd. reduziert.

In den Niederlanden wurde die ruhende Sammelklage der Stichting Car Claim wieder aufgenommen und die mündliche Verhandlung zur Begründetheit der Ansprüche für Mai 2021 terminiert.

In Deutschland sind derzeit über 60 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig. Im März 2021 hat der Bundesgerichtshof (BGH) durch einen umfassend begründeten Beschluss klargestellt, dass Käufer eines Fahrzeugs mit Dieselmotor des Typs EA 189 nicht allein aufgrund einer verbauten temperaturabhängigen Emissionsregelung (sogenannte Thermofenster) deliktische Ansprüche gegen die Volkswagen AG geltend machen können.

2. Verfahren in den USA/Kanada

Im Februar 2021 hat der US-Bundesstaat Texas beim Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Rechtsmittel gegen die Entscheidung eines Berufungsgerichts des Bundesstaates Texas eingelegt, mit der umweltrechtliche Forderungen des Bundesstaates gegen die Volkswagen AG und die AUDI AG mangels Zuständigkeit („personal jurisdiction“) abgewiesen wurden; die Zulassung des Rechtsmittels steht im Ermessen des Obersten Gerichtshofs.

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 Rechtsrisiken werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Ende März 2021 gab der Aufsichtsrat der Volkswagen AG bekannt, dass die im Oktober 2015 eingeleitete Untersuchung der Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Dieselmotorthematik beendet ist. Das Gremium beschloss, gegenüber dem ehemaligen Vorsitzenden des Vorstands der Volkswagen AG, Herrn Prof. Dr. Martin Winterkorn, sowie gegenüber Herrn Rupert Stadler, früheres Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und ehemaliger Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, wegen aktienrechtlicher Sorgfaltspflichtverletzungen Schadensersatz geltend zu machen. Die Beschlussfassung beruht auf einer Feststellung fahrlässiger Pflichtverletzungen. Pflichtverletzungen anderer Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG wurden nicht festgestellt. Die Untersuchung erstreckte sich auf alle im maßgeblichen Zeitraum amtierenden Mitglieder des Vorstands.

Darüber hinaus werden Schadensersatzansprüche gegenüber einzelnen ehemaligen Vorstandsmitgliedern von Audi und Porsche erhoben. Ansprüche gegen ein früheres Vorstandsmitglied der Marke Volkswagen Pkw wurden bereits geltend gemacht.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2021 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2020 keine wesentlichen Änderungen.

16. Eventualverbindlichkeiten

Gegenüber den im Geschäftsbericht 2020 beschriebenen Eventualverbindlichkeiten ergeben sich zum 31. März 2021 keine wesentlichen Veränderungen.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind im Vergleich zum Konzernabschluss 2020 um 4,1 Mrd. € auf insgesamt 26,0 Mrd. € angestiegen. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Zahlungsverpflichtungen aus Entwicklungs- und Lieferverträgen zurückzuführen.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Nach dem Schluss der ersten drei Monate des Jahres 2021 hat es keine weiteren Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gegeben.

Wolfsburg, 4. Mai 2021

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 2021 bis 31. März 2021, 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.

Ohne diese Schlussfolgerung einzuschränken, verweisen wir auf die vom Vorstand im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“ im Anhang des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses und im Abschnitt „Prognose-, Risiko- und Chancenbericht“ des Konzern-Zwischenlageberichts dargestellten aktualisierten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieselmaterie, in denen die gegen den Volkswagen Konzern erhobenen Vorwürfe und geltend gemachten Ansprüche erläutert werden und in denen auf die im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2020 sowie die im Konzernlagebericht 2020 dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen verwiesen wird. Auf der Grundlage des dort dargestellten und diesem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht zugrundeliegenden Ergebnisses der vom Aufsichtsrat eingeleiteten Untersuchung der Ursachen und Verantwortlichkeiten für die Dieselmaterie gibt es insbesondere unverändert keine Bestätigung dafür, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft vor Sommer 2015 Kenntnis von der bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten. Die im verkürzten Konzern-Zwischenabschluss zum 31. März 2021 gebildeten Rückstellungen für Rechtsrisiken basieren auf diesen Ergebnissen und dem dargestellten Kenntnisstand. Aufgrund der mit den laufenden und erwarteten Rechtsstreitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der dort dargestellten Risiken anders ausfallen kann.

Hannover, 5. Mai 2021

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Matschiok
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Hybridanleihe

Die von Volkswagen begebenen Hybridanleihen werden vollständig dem Eigenkapital zugeordnet. 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.

Testverfahren

Bisher wurden Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen der in Europa zugelassenen Fahrzeuge auf einem Rollenprüfstand mit Hilfe des „Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)“ ermittelt. Seit Herbst 2017 wird das bestehende Testverfahren für Abgas und Verbrauch in der EU durch die Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) sukzessive abgelöst. Diese gilt seit Herbst 2017 für neue Fahrzeugtypen und seit Herbst 2018 für alle Neufahrzeuge. Ziel dieses neuen Testzyklus ist, CO₂-Emissionen und Verbräuche praxisnäher anzugeben. Eine weitere wichtige europäische Verordnung ist auch die Real Driving Emissions (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, bei der die Emissionen mittels mobiler Abgasmesstechnik zusätzlich auch im realen Straßenverkehr überprüft werden.

Aktivierungsquote

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

Bruttomarge

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

Eigenkapitalquote

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

Forschungs- und Entwicklungskostenquote

Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) im Konzernbereich Automobile setzt die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten in Relation zu den Umsatzerlösen. Die Forschungs- und Entwicklungskosten umfassen die Aufwendungen von der Zukunftsforschung bis zur marktreifen Entwicklung unserer Produkte. Besonderes Augenmerk liegt dabei auf der umweltfreundlichen Ausrichtung unseres Produktportfolios. Die F&E-Quote belegt die Anstrengungen für die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens: die auf nachhaltiges Wachstum ausgerichtete Zielsetzung einer wettbewerbsfähigen Ertragskraft.

Netto-Cash-flow

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

Netto-Liquidität

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

Operatives Ergebnis

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

Operative Umsatzrendite

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

Sachinvestitionsquote

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

Umsatzrendite vor Steuern

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

Impressum

HERAUSGEBER

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

INVESTOR RELATIONS

Volkswagen AG
Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg
Deutschland
E-Mail investor.relations@volkswagen.de
Internet www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html

FINANZKALENDER

29. Juli 2021

Halbjahresfinanzbericht 2021

28. Oktober 2021

Zwischenbericht Januar – September 2021

Wir bitten um Verständnis,
dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung
die maskuline grammatische Form verwenden.

Neben der deutschen Fassung erscheint der
Zwischenbericht in englischer Sprache.

Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:
www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html

www.volkswagenag.com