



VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

NEW AUTO



JANUAR - MÄRZ 2022

ZWISCHENBERICHT



- 1 Wesentliche Fakten
2 Wichtige Ereignisse

- 6 Volkswagen Aktie
7 Geschäftsverlauf
18 Ertrags-, Finanz-
und Vermögenslage
24 Ausblick

- 29 Gewinn- und
Verlustrechnung
30 Gesamtergebnisrechnung
31 Bilanz
32 Eigenkapitalentwicklung
34 Kapitalflussrechnung
35 Anhang
55 Bescheinigung nach
prüferischer Durchsicht

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	1. Quartal		%
	2022	2021	
Mengendaten¹ in Tsd.			
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	1.898	2.432	-21,9
Absatz (Fahrzeuge)	1.995	2.334	-14,5
Produktion (Fahrzeuge)	2.044	2.319	-11,9
Belegschaft (am 31.03.2022/31.12.2021)	668,3	672,8	-0,7
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €			
Umsatzerlöse	62.742	62.376	+0,6
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	8.453	4.812	+75,7
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	13,5	7,7	
Sondereinflüsse	-130	-	x
Operatives Ergebnis	8.323	4.812	+73,0
Operative Umsatzrendite (%)	13,3	7,7	
Ergebnis vor Steuern	8.895	4.463	+99,3
Umsatzrendite vor Steuern (%)	14,2	7,2	
Ergebnis nach Steuern	6.724	3.414	+96,9
Konzernbereich Automobile²			
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	4.359	3.962	+10,0
F&E-Quote (%)	8,5	7,7	
Cash-flow laufendes Geschäft	5.800	8.890	-34,8
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ³	4.309	4.186	+2,9
davon: Sachinvestitionen	1.703	1.924	-11,5
Sachinvestitionsquote (%)	3,3	3,7	
Netto-Cash-flow	1.491	4.705	-68,3
Netto-Liquidität am 31.03.	31.065	29.650	+4,8

- 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 3.848 (3.806) Mio. €

Wesentliche Fakten

- > Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns mit 1,9 (2,4) Mio. Fahrzeugen aufgrund der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie und von Engpässen bei der Teileversorgung erheblich unter Vorjahr; Rückgänge in allen Regionen
- > Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns steigt auf 5,2 (2,5) %
- > Umsatzerlöse des Konzerns mit 62,7 (62,4) Mrd. € auf Vorjahresniveau; inklusive Navistar mit 2 Mrd. € (Einbezug ab Juli 2021), weiterhin robustes Finanzdienstleistungsgeschäft
- > Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen erhöht sich um 3,6 Mrd. € auf 8,5 Mrd. €, darin enthalten positive Effekte aus Derivaten außerhalb des Hedge-Accounting (insbesondere Rohstoffsicherungen) in Höhe von 3,5 Mrd. €; Verbesserungen im Mix und der Preispositionierung
- > Operatives Ergebnis übertrifft mit 8,3 Mrd. € den Vorjahreswert um 3,5 Mrd. €; negative Sondereinflüsse aus der Dieselthematik im Berichtszeitraum in Höhe von –0,1 Mrd. €
- > Ergebnis vor Steuern verbessert sich auf 8,9 (4,5) Mrd. €
- > Netto-Cash-flow des Automobilbereichs beträgt 1,5 (4,7) Mrd. €; Sachinvestitionsquote bei 3,3 (3,7) %
- > Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile mit 31,1 Mrd. € auf robustem Niveau; erfolgreiche Platzierung von Hybridanleihen stärkt die Kapitalausstattung
- > Begeisternde Produkte:
 - Volkswagen feiert die Weltpremiere des vollelektrischen ID. Buzz; überarbeitete Modellreihe T-Roc geht an den Start
 - ŠKODA begeistert mit dem dynamischen Enyaq Coupe iV
 - Audi präsentiert die neue Version seines Flaggschiffs A8 und zeigt das seriennahe Concept Car A6 Avant e-tron auf Basis der Premium Plattform Elektrik (PPE)
 - Porsche erweitert die Modellreihe Taycan um die Karosserieform Taycan Sport Turismo
 - Scania stellt den aufgewerteten Stadtbus Interlink vor

Wichtige Ereignisse

COVID-19-PANDEMIE

Die weltweite Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 hatte auch im ersten Quartal 2022 regionsbezogen erhebliche Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens zur Folge. Insbesondere in China kam es aufgrund von lokalen Infektionsausbrüchen im Rahmen der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zu strikten Einschränkungen und daraus resultierenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen sowie Störungen in den Lieferketten.

RUSSLAND-UKRAINE-KONFLIKT

In den ersten drei Monaten des Jahres 2022 führte der Russland-Ukraine-Konflikt neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten ergaben sich erhebliche Preissteigerungen. Zudem verschärfte sich in diesem Zusammenhang die Engpässe bei der Teileversorgung, vor allem bei Kabelsträngen. Der Russland-Ukraine-Konflikt hat zu einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft geführt und große Teile der westlichen Staatengemeinschaft dazu veranlasst, Russland mit Sanktionen zu belegen. Diese umfassen unter anderem ein weitreichendes Handelsembargo sowie den Ausschluss Russlands vom globalen Finanzmarkt.

NEUE PRODUKTE UND TECHNOLOGIEN VORGESTELLT

Im ersten Quartal 2022 stellten der Volkswagen Konzern und seine Marken neue Fahrzeuge und Technologien vor.

Volkswagen feierte im ersten Quartal 2022 die Weltpremiere des ID. Buzz, der das Design der Ikone T1 und sieben Jahrzehnte Bulli-Know-how in das Zeitalter der Software, Digitalisierung und Elektromobilität transferiert. Mit der ersten rein elektrisch angetriebenen Bus- und Transporter-Baureihe, die technisch auf dem Modularen E-Antriebsbaukasten (MEB) des Konzerns basiert, liefert Volkswagen eine weitere Antwort zur nachhaltigen und CO₂-freien Mobilität. Der ID. Buzz verfügt über die neueste ID.-Software und setzt in seinem Segment neue Maßstäbe bei Sicherheit, Komfort und Laden: modernste Assistenzsysteme wie der Travel Assist mit Nutzung von Schwarmdaten, automatisiertes Einparken, Plug & Charge-Technologie für das Laden bis 170 kW sowie ein bidirektionales Ladesystem, das die Integration des Fahrzeugs in das Heimenergienetz ermöglicht. Die Transporter-Version ID. Cargo bietet je nach Wahl zwei oder drei Sitzplätze vorn und eine feste Trennwand zum 3,9 m³ großen Laderaum; darin kann der Zero-Emission-Transporter zwei Europaletten mit Ladung quer aufnehmen. Zudem gingen im ersten Quartal dieses Jahres die überarbeiteten Modelle der Baureihe T-Roc an den Start, inklusive des T-Roc Cabriolets und des Top-Modells T-Roc R. Ausgestattet mit frischen

Designakzenten im Exterieur, Neuerungen in den Bereichen Bedienung und Vernetzung sowie mit Assistenzsystemen der jüngsten Generation, sollen die Crossover-Modelle an die erfolgreiche Vorgängergeneration anknüpfen. Auch das Interieur präsentiert sich moderner und hochwertiger: Die Serienausstattung umfasst jetzt unter anderem LED-Scheinwerfer, ein Digital Cockpit, ein 6,5 Zoll großes Infotainment-Display sowie ein neu gestaltetes Multifunktionslenkrad. Zu den Highlights im Bereich der optionalen Assistenzsysteme gehören der IQ.DRIVE Travel Assist und das Prädiktive ACC. Mit einem elektrischen Stoffverdeck und exklusiven Karosseriefarben sorgt das T-Roc Cabriolet zudem für frischen Wind in der Baureihe. Der 221 kW (300 PS) starke T-Roc R begeistert mit souveräner Dynamik, serienmäßigem Allradantrieb 4MOTION und eigenständigen Designmerkmalen.

ŠKODA erweiterte nach dem erfolgreichen Start des Enyaq iV seine Baureihe um ein elegantes Coupé: Das ŠKODA Enyaq Coupé iV ist noch emotionaler gestaltet und bietet trotz der sportlichen Linienführung großzügige Platzverhältnisse und ein Kofferraumvolumen von 570 l. Je nach Ausstattung ist eine reisetaugliche Reichweite von bis zu 545 km möglich. Das Enyaq Coupé iV kommt mit zwei Batteriegrößen, Heck- oder Allradantrieb und in vier Leistungsstufen auf den Markt; von 132 kW (179 PS) bis zu 220 kW (299 PS) beim neuen sportlichen Enyaq Coupé RS iV. Ebenso wie beim Enyaq iV stehen für das Interieur anstelle klassischer Ausstattungslinien die neuen Design Selections zur Auswahl. Nach dem erfolgreichen Marktstart des SUV Kushaq erweiterte ŠKODA sein Angebot in Indien um die Stufenheck-Limousine Slavia. Wie der Kushaq nutzt auch der Slavia eine speziell für den indischen Markt angepasste Version des Modularen Querbaukastens. Er ermöglicht eine umfangreiche Sicherheitsausstattung, modernes Infotainment sowie zwei leistungsstarke und effiziente TSI-Motoren mit 85 kW (115 PS) oder 110 kW (150 PS). Die Entwicklung erfolgte zum großen Teil im Technologiezentrum im indischen Pune, wo das Fahrzeug im dortigen Werk auch vom Band läuft.

Mit geschärftem Design insbesondere an Front und Heck sowie innovativen Technologien stellte Audi die überarbeitete Version seines Flaggschiffs A8 vor. Der souveräne und progressive Charakter der Luxuslimousine wurde stärker herausgearbeitet, sie überzeugt nun mit mehr Präsenz und sportlicher Eleganz. Zum Technologieportfolio gehören rund 40 Assistenzsysteme, das Audi virtual cockpit, das MMI touch response-Bedienkonzept und neue Bildschirme im Fond. Technologie-Highlight sind die digitalen Matrix LED-Scheinwerfer und OLED-Heckleuchten mit innovativen Funktionen, auch im Zusammenspiel mit den Assistenzsystemen. Mit fünf Motorisierungen bietet der aufgewertete A8 eine große Bandbreite an Antrieben, darunter auch der Plug-in-Hybrid-

antrieb TFSI e, der V6 TFSI-Motor und E-Maschine kombiniert. Für den chinesischen Markt bietet Audi die Top-Version A8 L Horch mit zusätzlich verlängertem Radstand und einer Zweifarblackierung an. Nach dem Audi A6 e-tron concept zeigte Audi im März 2022 das seriennahe Concept Car Audi A6 Avant e-tron concept. Der vollelektrische Oberklasse-Avant mit unverkennbarem e-tron-Design überzeugt mit beeindruckendem Laderaum und einer 800-Volt-Technik für besonders schnelles Laden mit bis zu 270 kW: an der Schnellladesäule kann in nur 10 Minuten Energie für eine Reichweite von bis zu 300 km an Bord genommen werden, die maximale Reichweite liegt bei rund 700 km. Der Audi A6 Avant e-tron gibt damit einen ersten konkreten Ausblick auf die neue Premium Plattform Elektrik (PPE), auf der in Zukunft reine Elektrofahrzeuge aus höheren Segmenten in großer Stückzahl basieren sollen.

Der Taycan Sport Turismo ist die neueste Karosserievariante des innovativen Elektrosportlers von Porsche. Zusammen mit Sportlimousine und Cross Turismo umfasst die Modellfamilie nun drei Aufbauformen. Das neue Derivat richtet sich an diejenigen, die die Alltagstauglichkeit des Taycan Cross Turismo mit der Onroad-Dynamik der Taycan Sportlimousine kombinieren möchten. Der praktische Allrounder ist in fünf Varianten erhältlich. Der leistungsstarke Taycan Turbo S Sport Turismo beschleunigt in 2,8 sec von 0 auf 100 km/h, seine Höchstgeschwindigkeit liegt bei 260 km/h. Reichweitenstärkste Version ist der Taycan 4S Sport Turismo; mit ihm können bis zu 498 km zurückgelegt werden. Als neue Sonderausstattung gibt es für den Taycan Sport Turismo ein Panoramadach mit dem elektrischen Blendschutz Sunshine Control. Auch bei den Komfort- und Sicherheitsausstattungen und dem Infotainment ist der Taycan Sport Turismo auf dem neuesten Stand. Mit dem optionalen Remote Park Assist lässt sich das Ein- und Ausparken per Smartphone fernbedienen, ohne dass der Fahrer hinter dem Lenkrad Platz nimmt.

Scania stellte Anfang 2022 die neue Generation des Busses Interlink vor, der hauptsächlich im städtischen Umfeld und im Intercity-Verkehr eingesetzt wird. Das zeitgemäße Exterieur überzeugt unter anderem mit größeren Seitenfenstern, Bi-LED-Scheinwerfern und elektrischen Schiebetüren. Im flexibel zu gestaltenden und klimatisierten Innenraum reduzieren neue Materialien den Lärm. Das Arbeitsumfeld des Fahrers wurde zudem in Sachen Ergonomie und Sicherheit optimiert. Verbesserte Motor- und Getriebeeigenschaften, eine neue Stopp-Start-Funktion und der Tempomat ermöglichen deutliche Kraftstoffeinsparungen.

AUSZEICHNUNGEN

Ende Januar 2022 erreichte der SEAT Leon 1.5 TGI die Höchstbewertung im ADAC Ecotest 2021 und wurde damit zum umweltfreundlichsten Fahrzeug gekürt. Ebenso überzeugte der Golf 1.5 TGI der Marke Volkswagen Pkw in puncto Umweltfreundlichkeit. Die beiden Fahrzeuge mit Erdgasantrieb erhielten eine Bewertung von fünf Sternen. Beim ADAC Ecotest werden der Ausstoß von CO₂ sowie weiterer Schadstoffe wie Kohlenmonoxid (CO) und Partikel oder Stickoxide (NOx) gemessen. Entsprechend der „Well-to-Wheel-

Betrachtung“ findet eine ganzheitliche Bewertung des Energieverbrauchs von der „Kraftstoffquelle bis zum Rad“ statt, die die CO₂-Emission eines Fahrzeugs im realen Fahrbetrieb berücksichtigt. Insgesamt wurden 112 Fahrzeuge aller Antriebsarten getestet.

Mehrfach wurden im Februar 2022 Modelle des Volkswagen Konzerns von der Fachzeitschrift auto motor und sport mit der Auszeichnung „Best Cars 2022“ gekürt. Die Marke Volkswagen Pkw überzeugte mit den zwei Modellen up! und Polo in den Kategorien Minicars und Kleinwagen. In der Importwertung der Kategorie Kompaktklasse teilten sich der CUPRA Born und ŠKODA Octavia den ersten Platz. Porsche sicherte sich mit dem 911 den Spitzenplatz in der Kategorie Sportwagen sowie in der Cabrio-Wertung. Die Importwertung der Luxusklasse führte der Bentley Continental GT an. Audi setzte sich in der Kategorie Kleine SUV/Crossover mit dem Q2 gegen seine Mitbewerber durch. Ebenso führte Audi mit dem Q4 e-tron die Kategorie Kompakte SUV/Geländewagen als reines Elektrofahrzeug an. In der Importwertung dieser Kategorie gewann der CUPRA Formentor den ersten Platz. Lamborghini stand in der Importwertung der Großen SUV/Geländewagen mit dem Urus ganz oben. Insgesamt wählten die Leser aus 386 Modellen in zwölf Fahrzeugkategorien ihre Favoriten.

Ebenso im Februar erhielt die Marke ŠKODA zwei BrandEx Awards für die Weltpremiere der vierten Generation des Fabia in den Kategorien Best Digital Architecture und Best Execution of an Event. Das International Festival of Brand Experience stellt ein exklusives Kommunikationsforum im Rahmen von Digitalisierung, Nachhaltigkeit und Wissenskultur dar.

Anfang März 2022 erhielten mit dem ID.5, Taigo und Polo gleich drei Fahrzeuge der Marke Volkswagen Pkw beim Euro-NCAP-Sicherheitstest die Bestnote von fünf Sternen. Bei den umfangreichen Testverfahren werden Sicherheitsaspekte der Fahrzeuge untersucht und bewertet: der Insassenschutz für Erwachsene, der Kinderschutz, die Sicherheit ungeschützter Verkehrsteilnehmer wie Radfahrer und Fußgänger und die Ausstattung mit serienmäßigen Assistenzsystemen.

JUBILÄEN

Anfang Januar feierte Porsche Design sein 50-jähriges Jubiläum. Das Designstudio entwirft noch heute Gebrauchsgüter, Haushaltsgeräte und Industrieprodukte erster Klasse für internationale Auftraggeber. Anlässlich des Jubiläums wurde mit dem „Porsche 911 Edition 50 Jahre Porsche Design“ ein exklusives Editionsmodell bekannt gegeben. Das Sondermodell basiert auf dem 911 Targa 4 GTS und ist auf 750 Exemplare limitiert. Der 50. Geburtstag von Porsche Design wird zudem bis Juli 2022 mit einer Sonderausstellung im Porsche Museum gefeiert.

KOOPERATIONEN

Im Rahmen der strategischen Allianz von Volkswagen und der Ford Motor Company, die neben der E-Mobilität auch das Geschäft mit Nutzfahrzeugen und das autonome Fahren umfasst, wurde eine weitere Vereinbarung zur vertieften Zusammenarbeit bei der Elektroplattform MEB (Modularer

E-Antriebs-Baukasten) geschlossen. Sie sieht vor, dass Ford sein geplantes Volumen auf nunmehr 1,2 Millionen Fahrzeuge bei einer Laufzeit von sechs Jahren verdoppelt, um künftig ein weiteres elektrifiziertes Modell in Europa auf Basis des MEB zu fertigen. Volkswagen teilt den MEB und weitere Konzernplattformen mit Partnerunternehmen, um die weltweite E-Mobilität zu stärken, und möchte sich als Plattformanbieter in der Elektromobilität ein zweites Standbein neben dem Kerngeschäft aufbauen.

GRÜNDUNG DER BROSE SITECH SP. Z O.O.

Nach Erfüllung aller Vollzugsbedingungen haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zu Jahresbeginn 2022 ein gemeinsames Unternehmen im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschaffen. Dafür beteiligte sich Brose zur Hälfte an der bisherigen Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem gemeinsamen Unternehmen halten Brose und Volkswagen jeweils 50%, wobei Brose die industrielle Führung übernommen hat und das gemeinsame Unternehmen beherrscht. Die Brose Sitech Sp. z o.o. (Brose Sitech) tritt seit 1. Januar 2022 mit insgesamt acht Standorten in Polen, Deutschland, China und Tschechien als eigenständiger Lieferant von Sitzsystemen am globalen Markt auf. Brose Sitech will zum einen das Geschäft mit dem Volkswagen Konzern weiter ausbauen und darüber hinaus auch andere Fahrzeughersteller mit Sitzsystemen beliefern. Langfristig soll das Portfolio von Brose Sitech um innovative Lösungen für das gesamte Interieur erweitert werden, da durch die Elektromobilität und das autonome Fahren die Bedeutung des Innenraums und der Sitze als Differenzierungsmerkmal steigt.

BEITRITT ZUR INITIATIVE FOR RESPONSIBLE MINING ASSURANCE

Im März 2022 ist der Volkswagen Konzern der Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA) beigetreten. IRMA ist eine Allianz von mehr als 50 unterschiedlichen Mitgliedern unter anderem aus Wirtschaft und Nichtregierungsorganisationen. Das Bündnis beabsichtigt, strenge Standards – zum Beispiel in Bezug auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz sowie Umweltschutz – für den verantwortungsvollen Abbau von Rohstoffen zu etablieren. Volkswagen strebt an, diese Standards schrittweise in den eigenen Lieferketten – insbesondere in den Batterielieferketten – zu verankern, um diese transparenter zu gestalten.

MÖGLICHER BÖRSENGANG DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AG

Der Vorstand der Volkswagen AG hat am 24. Februar 2022 bekannt gegeben, dass er mit Zustimmung des Aufsichtsrats eine Eckpunktevereinbarung mit der Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) abgeschlossen hat, auf deren Grundlage die Umsetzbarkeit eines möglichen Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) geprüft wird. Die tatsächliche Umsetzbarkeit eines Börsengangs hängt von einer Vielzahl verschiedener Parameter sowie den allgemeinen Marktgegebenheiten ab. Abschließende Entscheidungen sind noch nicht getroffen.

Für den Fall eines Börsengangs soll das Grundkapital der Porsche AG in 50% Vorzugsaktien und 50% Stammaktien unterteilt werden und es sollen im Rahmen des möglichen Börsengangs bis zu 25% der Vorzugsaktien am Kapitalmarkt platziert werden. Im Zuge des möglichen Börsengangs würde die Porsche SE 25% zuzüglich einer Aktie der Stammaktien an der Porsche AG von der Volkswagen AG zum Platzierungspreis der Vorzugsaktien zuzüglich einer Prämie von 7,5% erwerben.

Die Volkswagen AG würde weiterhin eine Mehrheitsbeteiligung an der Porsche AG halten und diese im Wege der Vollkonsolidierung in ihren Abschluss einbeziehen. Die industrielle Kooperation zwischen der Volkswagen AG und der Porsche AG würde nach einem Börsengang fortgesetzt werden.

Die Volkswagen AG würde die Einnahmen aus einem möglichen Börsengang der Porsche AG für die Beschleunigung der industriellen und technologischen Transformation des Volkswagen Konzerns nutzen. Dazu gehören auch Investitionen in die Transformation der weltweiten Produktionskapazitäten für Elektrofahrzeuge und die Finanzierung von zusätzlichem Wachstum. Zudem wird die Volkswagen AG im Fall eines erfolgreichen Börsengangs den Aktionären vorschlagen, eine Sonderdividende in einem Umfang von 49% der Bruttogesamterlöse aus der Platzierung der Vorzugsaktien und dem Verkauf der Stammaktien auszuschütten.

FERTIGUNGSSTANDORT FÜR NEUES ELEKTROFAHRZEUG DER MARKE VOLKSWAGEN PKW ENTSCHEIDEN

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben im März 2022 entschieden, das Werk für die Fertigung des zukunftsweisenden Elektrofahrzeugs der Marke Volkswagen Pkw – Projekt Trinity – in unmittelbarer Nähe zum Stammwerk Wolfsburg zu bauen. Für die Entscheidung zum Neubau war neben einer mittelfristig höheren Wirtschaftlichkeit

insbesondere ausschlaggebend, dass so die laufende Serienproduktion und die in den nächsten Jahren anstehenden Neuanläufe wichtiger Modelle nicht beeinträchtigt werden. Die neue, prozessoptimierte Fabrikeinheit soll zum Vorbild für den schrittweisen Umbau der Produktion im Wolfsburger Stammwerk sowie allen weiteren Volkswagen Werken werden. Der Baubeginn ist für das Frühjahr 2023 geplant. Die Einhaltung hoher Umweltstandards hat dabei oberste Priorität. Ab 2026 soll das Modell bilanziell CO₂-neutral produziert werden.

Das geplante Fahrzeug soll das Leitmodell der vollelektrischen Fahrzeugflotte der Marke Volkswagen Pkw werden und steht im Zentrum der Markenstrategie ACCELERATE. Basierend auf der neuen SSP (Scalable Systems Platform) sollen mehr als 700 km Reichweite bei deutlich reduzierten Ladezeiten realisiert werden. Ausgestattet mit der modernsten Software des Volkswagen Konzerns soll mit dem Fahrzeug das autonome Fahren auf Level 4 möglich sein.

VORSTANDSANGELEGENHEITEN

Im Dezember 2021 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG beschlossen, den Konzernvorstand personell zu verstärken und in diesem Zuge dessen Struktur und Funktionen neu zu organisieren. Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 wurde ein neues Vorstandsressort „Volkswagen Pkw“ eingerichtet, das vom gleichen Tag an von Herrn Ralf Brandstätter verantwortet wird. Zum 1. Februar 2022 wurde ferner ein neues Vorstandsressort „Konzernvertrieb“ geschaffen, das mit Wirkung zum gleichen Tag Frau Hildegard Wortmann übernommen hat. Am 31. Januar 2022 endete die Amtszeit von Frau Hiltrud Werner im Vorstand der Volkswagen AG. Die Verantwortung für das von ihr geleitete Ressort „Integrität und Recht“ hat Herr Dr. Manfred Döss mit Wirkung zum 1. Februar 2022 übernommen. Für das zuvor durch Herrn Dr. Arno Antlitz interimswise geführte Vorstandsressort „IT“ hat ebenfalls mit Wirkung zum 1. Februar 2022 Frau Hauke Stars die Verantwortung übernommen.

Volkswagen Aktie

Im ersten Quartal dieses Jahres war die Entwicklung an den internationalen Aktienmärkten zunächst von der Sorge der Anleger über mögliche Zinserhöhungen angesichts steigender Inflationsraten sowie über die Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 überschattet. Im Februar kamen Befürchtungen über eine Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts hinzu. Nach dem russischen Vordringen in der Ukraine, den ergriffenen Sanktionen gegen Russland sowie steigenden Rohstoff- und Energiepreisen, die die Inflation weiter erhöhten, gerieten die internationalen Börsen unter Druck. Am Ende des Berichtszeitraums erholten sich die Kurse etwas von ihren Verlusten in der Hoffnung auf ein baldiges Ende der Auseinandersetzungen in der Ukraine. Belastend wirkten die steigenden Corona-Fallzahlen in China, die international zu einer weiteren Anspannung der Lieferketten beitragen.

Der deutsche Aktienindex lag zum Jahresanfang noch knapp über seinem bisherigen Rekord aus dem November 2021. Danach überwogen die Befürchtungen vor einer Straffung der Geldpolitik in den USA. In der Folge des Russland-Ukraine-Konflikts fiel der DAX auf den tiefsten Stand seit rund einem Jahr. Insbesondere die Furcht vor einer Energiekrise und ihren wirtschaftlichen Folgen verunsicherte die Marktteilnehmer und belastete in der Folge den Kapitalmarkt. Die Hoffnung auf eine kräftige Konjunkturerholung zur Überwindung der Covid-19-Pandemie schwand dagegen.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG wurden positiv beeinflusst von den guten Geschäfts-

ergebnissen des Jahres 2021 und den Plänen eines möglichen Börsengangs von Porsche. Der Russland-Ukraine-Konflikt wirkte sich negativ aus, insbesondere wegen der Auswirkungen auf die Teileversorgung der Produktion. Der Vergleichswert vom Jahresende 2021 wurde um 12% beziehungsweise 13% unterschritten.

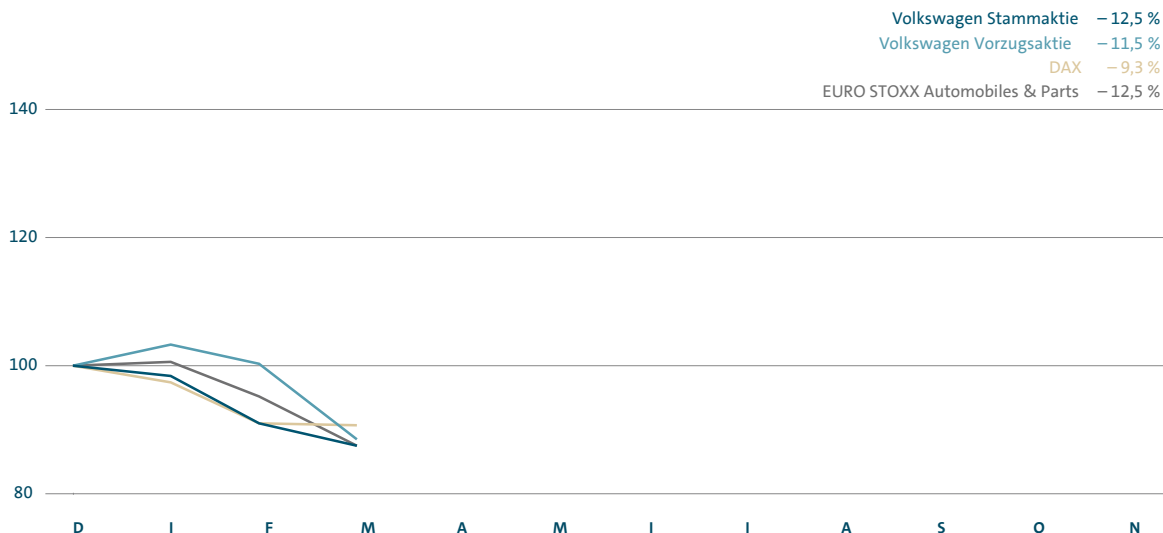
Angaben und Erläuterungen zum Ergebnis je Aktie finden Sie im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses. Weitere Daten zur Volkswagen Aktie sowie Nachrichten, Berichte und Präsentationen zum Unternehmen sind auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2022

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	279,40	185,50	226,20
	Datum	05.01.	07.03.	31.03.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	193,10	135,84	157,00
	Datum	14.01.	08.03.	31.03.
DAX	Kurs	16.272	12.832	14.415
	Datum	05.01.	08.03.	31.03.
ESTX Auto & Parts	Kurs	684	480	552
	Datum	05.01.	08.03.	31.03.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2021 BIS MÄRZ 2022

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2021 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Der Russland-Ukraine-Konflikt hat zu einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft geführt und große Teile der westlichen Staatengemeinschaft dazu veranlasst, Russland mit Sanktionen zu belegen. Diese umfassen unter anderem ein weitreichendes Handelsembargo sowie den Ausschluss Russlands vom globalen Finanzmarkt. Daraus resultierende höhere Rohstoffpreise und Versorgungsengpässe verstärken die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation.

Im ersten Quartal 2022 wurden die restriktiven Maßnahmen zum Schutz vor dem Coronavirus SARS-CoV-2 in vielen Ländern weitestgehend aufgehoben. Positiv wirkten die Fortschritte vieler Länder bei der Verabreichung von Impfstoffen an die Bevölkerung, während das Auftreten der neuen Virusvariante Omikron national wieder zu stark steigenden Infektionszahlen mit meist mildereren Krankheitsverläufen, aber erhöhten Krankenständen führte.

Nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 und der einsetzenden Erholung aufgrund von Basis- und Nachholeffekten in 2021 lag das Wirtschaftswachstum sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern im Durchschnitt weiter auf Erholungskurs, wenngleich mit abnehmender Dynamik. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung im Berichtszeitraum einerseits davon abhängig, inwieweit die

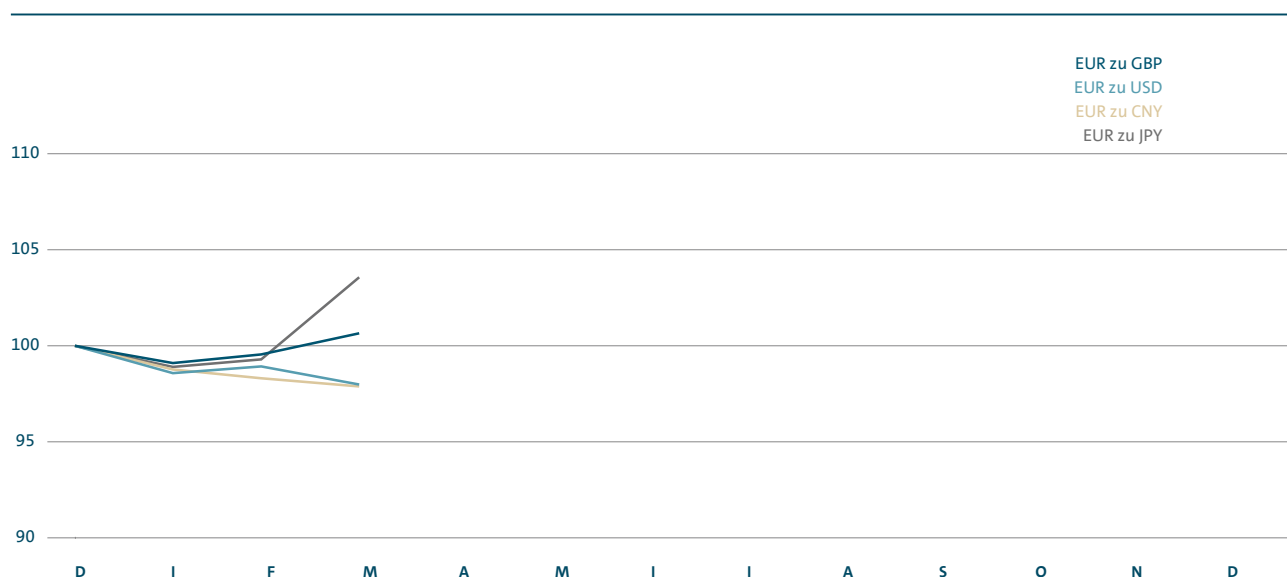
Covid-19-Pandemie jeweils ihre negativen Auswirkungen entfaltete und mit welcher Intensität Maßnahmen zu deren Eindämmung ergriffen wurden sowie andererseits wie stark die Volkswirtschaften von den Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts betroffen waren. Aufgrund der weltweit weiter anziehenden Inflation stiegen viele Länder aus ihrer expansiven Geldpolitik aus, was sich im Berichtszeitraum durch Leitzinserhöhungen der Zentralbanken widerspiegelte. Im Durchschnitt stiegen die Preise für Energie- und sonstige Rohstoffe gegenüber dem Vorjahreszeitraum erneut deutlich an, wobei Engpässe bei Vorprodukten und Rohstoffen zunahmen. Der weltweite Güterhandel wuchs im Berichtszeitraum.

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Berichtszeitraum im Vergleich zur Vorjahresperiode ein deutlich positives Wachstum. Diese Entwicklung war bei fast allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten. Gründe dafür waren unter anderem die in vielen Ländern gestiegene Resilienz der Wirtschaft gegenüber hohen Infektionszahlen sowie damit einhergehende Lockerungen der Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie.

Deutschland registrierte in der Berichtsperiode ein Wachstum, während in der Vorjahresperiode ein Rückgang zu verzeichnen war. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum ist die Arbeitslosenquote im Durchschnitt gefallen und die Anzahl der Beschäftigten in Kurzarbeit nahm nach dem hohen Stand in 2021 weiter ab.

DEISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2021 BIS MÄRZ 2022

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2021 = 100



Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen in den ersten drei Monaten dieses Jahres insgesamt ein höheres reales absolutes BIP auf als im Vergleichszeitraum 2021. Die verhängten Sanktionen gegen Russland führten ab März zu erheblichen Belastungen in dieser Region.

Die türkische Volkswirtschaft erreichte im Berichtszeitraum ein ähnlich hohes Wachstum des Bruttoinlandsprodukts (BIP) wie in der Vorjahresperiode bei gleichzeitig hoher Inflation und Abwertung der lokalen Währung. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen ebenfalls eine positive Veränderungsrate des BIP aus.

Das Wachstum der US-Wirtschaft lag im Berichtszeitraum über dem Wert des Vorjahresquartals, schwächte sich aber über die letzten Quartale ab. Aufgrund der ansteigenden Inflation und des angespannten Arbeitsmarktes hat die US-Notenbank eine restriktivere Geldpolitik angekündigt und den Leitzins im März 2022 erstmals angehoben. Die Arbeitslosenquote hat sich gegenüber dem hohen Stand des Vorjahreszeitraums im Berichtszeitraum nahezu halbiert. In Kanada und Mexiko war die Wirtschaftsleistung im Vergleich zum entsprechenden Zeitraum 2021 ebenfalls höher.

Die Wirtschaft Brasiliens stagnierte im Berichtszeitraum im Vergleich zur Vorjahresperiode, verbunden mit einem Anstieg der Verbraucherpreise. Argentinien verzeichnete eine Erholung der Wirtschaftsleistung bei sehr hoher Inflation und fortlaufendem Währungsverfall.

China war zu Beginn der Covid-19-Pandemie den negativen Effekten bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt und profitierte aufgrund der verfolgten Null-Covid-Strategie im weiteren Verlauf von einer relativ geringen Zahl an Neuinfektionen. Im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante führte diese Strategie zu lokalen Ausgangssperren. Im Berichtszeitraum stieg die Wirtschaftsleistung zwar an, jedoch erheblich schwächer als im Vorjahreszeitraum. Indien registrierte ein insgesamt positives Wirtschaftswachstum. Japan verzeichnete gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine nur leicht positive BIP-Wachstumsrate.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis März 2022 ist das weltweite Pkw-Marktvolumen im Vergleich zum Vorjahresquartal insgesamt spürbar zurückgegangen (−9,0%). Dabei haben sich insbesondere Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten infolge des Halbleitermangels, durch die Corona-Pandemie sowie die Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts negativ bemerkbar gemacht. Während ausschließlich der Gesamtmarkt der Region Afrika einen Anstieg verbuchen konnte, waren alle übrigen Vertriebsregionen von Einbußen betroffen. Einen deutlichen Rückgang der Neuzulassungen verzeichneten die Regionen Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Nordamerika und Südamerika. In den Regionen Nahost und Asien-Pazifik war das Verkaufsvolumen leicht beziehungsweise merklich schwächer.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis März 2022 merklich unter dem Vorjahresniveau.

In Westeuropa verfehlte die Zahl der neu zugelassenen Pkw im Berichtszeitraum das Vorjahresniveau deutlich. Engpässe bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit führten in den ersten drei Monaten 2022 zu rückläufigen Neuzulassungen mit ungleich starken Veränderungsraten in allen großen Einzelmärkten: Der Pkw-Markt in Italien büßte etwa ein Viertel des Volumens ein und verzeichnete damit den höchsten Verlust vor Frankreich und Spanien, während der Rückgang in Großbritannien vergleichsweise gering ausfiel.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen sank in den ersten drei Monaten 2022 in Westeuropa deutlich unter den Wert des Vorjahres.

In Deutschland lagen die Pkw-Neuzulassungen von Januar bis März 2022 moderat unter dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Dabei war der Vorjahreswert durch die Ende 2020 ausgelaufene – zeitlich befristete – Mehrwertsteuersenkung bereits vergleichsweise niedrig. Dämpfend wirkte sich weiterhin vor allem die verschlechterte Angebotsituation in Folge des Mangels an Vorprodukten aus.

Die Zahl der Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtszeitraum spürbar unter dem Niveau der Vergleichsperiode 2021.

In der Region Zentral- und Osteuropa wies das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum ein deutliches Minus im Vergleich zum Vorjahresniveau auf. Die Verkäufe entwickelten sich dabei in den einzelnen Märkten unterschiedlich. Der größte absolute Marktrückgang wurde in Russland registriert. Hauptursache hierfür war der Russland-Ukraine-Konflikt und die damit einhergehenden Sanktionen, die die Produktion und den Verkauf von Fahrzeugen in Russland einschränkten.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa ging gegenüber dem vergleichbaren Zeitraum des Vorjahres moderat zurück. In Russland lag die Zahl der verkauften Fahrzeuge in den Monaten Januar bis März 2022 dagegen spürbar über dem Vorjahreswert.

In der Türkei lag das Pkw-Marktvolumen im Zeitraum Januar bis März 2022 etwa ein Viertel unter dem Vorjahresniveau. Damit setzte sich der seit dem dritten Quartal 2021 zu verzeichnende Marktrückgang auch zu Beginn des Jahres 2022 fort. In Südafrika nahm die Zahl der Pkw-Verkäufe in den ersten drei Monaten 2022 gegenüber dem sehr schwachen Wert des Vorjahresquartals erheblich zu.

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen ging von Januar bis März 2022 in der Türkei spürbar zurück und stieg in Südafrika gegenüber der Vergleichsperiode des Vorjahres leicht an.

In der Region Nordamerika sind die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Berichtszeitraum gegenüber dem Vergleichsquartal aus dem Vorjahr deutlich gesunken. Dabei verringerte sich das Marktvolumen in den USA innerhalb der Region sowohl absolut als auch relativ am stärksten im Vergleich zum Vorjahresniveau. Von dem Rückgang waren neben dem Pkw-Segment auch die leichten Nutzfahrzeuge betroffen. Auf dem kanadischen Automobilmarkt

sind die Verkaufszahlen im Zeitraum Januar bis März 2022 ebenfalls deutlich zurückgegangen. In Mexiko fiel die Zahl der verkauften Fahrzeuge leicht unter den vergleichbaren Vorjahreswert.

In Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in den ersten drei Monaten 2022 insgesamt deutlich unter dem Vorjahresniveau. Dies ist insbesondere auf den erheblichen Rückgang der Neuzulassungen in Brasilien gegenüber dem Wert des Vorjahreszeitraums zurückzuführen. In Argentinien verfehlte die Zahl der verkauften Fahrzeuge den vergleichbaren Vorjahreswert spürbar.

In der Region Asien-Pazifik fiel das Minus der Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum im Vergleich zu den übrigen Regionen geringer aus. Ursache hierfür war der insgesamt nur unterdurchschnittliche Rückgang des Verkaufsvolumens zum Vergleichszeitraum des Vorjahres auf dem chinesischen Markt. Negativ beeinflusst wurde die Entwicklung der Pkw-Verkäufe durch die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, sowie lokalen Ausgangssperren im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2. Auf dem indischen Pkw-Markt haben sich die Verkäufe im Zeitraum Januar bis März 2022 ebenfalls negativ entwickelt, lagen aber nur leicht unter dem Wert des Vorjahresquartals. In Japan verzeichneten die Pkw-Neuzulassungen im Berichtszeitraum einen deutlichen Rückgang gegenüber dem vergleichbaren Wert des Vorjahreszeitraums.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik ging im Vergleich zum Vorjahr moderat zurück. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres leicht verfehlt. In Indien lag die Zahl neu zugelassener Fahrzeuge erheblich, in Japan spürbar unter dem Niveau des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Seit dem 1. Juli 2021 zählt Navistar zu den Marken der TRATON GROUP und ist somit Teil des Bereichs Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns. Dadurch erweitern sich die relevanten Märkte im Nutzfahrzeuggbereich sowohl für Lkw als auch im Segment der Schulbusse um Nordamerika, bestehend aus den USA, Kanada und Mexiko.

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 leicht unter dem Wert der Vergleichsperiode. Weltweit lagen die Lkw-Märkte auf dem Vorjahresniveau.

Die Nachfrage in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag in den ersten drei Monaten 2022 leicht unter dem Vorjahresniveau. Dieser Rückgang ist auf eingeschränkte Verfügbarkeiten von Fahrzeugen infolge von Engpässen bei der Teileversorgung zurückzuführen. Der russische Markt stieg bis

Februar deutlich an. Die Türkei verzeichnete demgegenüber einen deutlichen Rückgang der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr und auf dem südafrikanischen Markt stieg die Nachfrage ebenfalls deutlich an. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) lagen die Neuzulassungen spürbar unter dem Vorjahreswert. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage im ersten Quartal 2022 moderat über dem Niveau des Vorjahres.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten verzeichnete in den ersten drei Monaten 2022 insgesamt einen leichten Rückgang gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. In den Märkten der EU27+3 lag die Nachfrage nach Bussen in der Berichtsperiode merklich über dem schwachen Niveau des Vorjahres, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Das Segment der Schulbusse in Nordamerika verzeichnete einen deutlichen Rückgang gegenüber dem Vorjahr. Die Nachfrage nach Bussen lag in Mexiko merklich über, in Brasilien in etwa auf Vorjahresniveau.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Im Marinemarkt konnte im ersten Quartal 2022 das Niveau von 2021, vor allem im Bereich der Handelsschifffahrt, und die damit verbundene Werftauslastung, nicht wieder erreicht werden. Weiterhin bestand anhaltende Verunsicherung über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen im Markt. Im Bereich der Handelsschifffahrt entwickelte sich der Markt für Containerschiffe, Tanker und Schüttgutfrachter im Vergleich zum Nachfrageniveau in 2021 rückläufig. Eine positive Marktentwicklung hingegen war im Marktbereich der Kreuzfahrtschiffe und der Passagierfähren zu verzeichnen, durch Lockerungen der Covid-19-bedingten Restriktionen haben die Geschäftsaktivitäten wieder zugenommen. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage aktiv. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten nach wie vor Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung, trotz des stark gestiegenen Ölpreises. Positiv entwickelte sich die Nachfrage für Offshore-Spezialschiffe für Windanlagen.

Der Markt für Energieerzeugung zeigte im ersten Quartal 2022 deutliche Signale der Erholung. Der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken hielt weiterhin an, unterstützt durch den Beschluss der letzten Klimakonferenz und den daraus resultierenden Erschwernissen für die Finanzierung von schwerölbetriebenen Kraftwerken. Es bestand nach wie vor eine hohe Nachfrage nach neuen Energielösungen wie Wasserstoff und Langzeitenergiespeicher mit einer starken Tendenz zu höherer Flexibilität und dezentraler

Verfügbarkeit. Neben den Risiken einer fehlenden Preisstabilität auf den Märkten und Engpässen in den Lieferketten hielt auch der starke Wettbewerbs- und Preisdruck unvermindert an.

Im Vergleich zum ersten Quartal 2021 bewegte sich der Markt für Turbomaschinen auf leicht höherem Niveau. Der deutliche Anstieg der Rohmaterialpreise setzte sich fort und führte zu einer leicht steigenden Nachfrage nach Produktionsanlagen mit Turbokompressoren in der Grundstoff- und Prozessindustrie. Auch die Öl- und Gasmärkte wurden durch steigende Energiepreise gestützt und entwickelten sich stabil auf dem Vorjahresniveau. Die neuen Geschäftsfelder für Turbomaschinen im Bereich der Dekarbonisierung hielten sich auf Höhe des Vorjahres. Die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung und Gasturbinen für dezentrale, industrielle Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen stieg gegenüber dem Vorjahr leicht an.

Der After-Sales-Markt für Motoren in der Marine- und Kraftwerkssparte entwickelte sich im ersten Quartal 2022 im Vergleich zum Vorjahr stärker, obwohl die Nachfrage weiterhin durch die Covid-19-Pandemie beeinträchtigt war.

Im After-Sales-Markt für Turbomaschinen setzte sich die Erholung von den Folgen der Covid-19-Pandemie weiter fort. Im Vergleich zum Vorjahr lag die Nachfrage im ersten Quartal 2022 auf deutlich höherem Niveau und erreichte annähernd wieder den Stand vor der Pandemie.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im ersten Quartal 2022 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Gleichwohl übten die Covid-19-Pandemie und die weiterhin eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Der europäische Pkw-Markt war im Berichtszeitraum von den Engpässen bei der Teileversorgung geprägt, die Fahrzeugauslieferungen lagen unter dem Vorjahr. Der Anteil von Finanzdienstleistungsprodukten im Neuwagengeschäft entwickelte sich dagegen positiv und übertraf den Vergleichswert 2021, insbesondere getrieben von einem gesteigerten Anteil finanziert und geleaster Fahrzeuge im Flottengeschäft. Die positive Entwicklung bei der Finanzierung von Gebrauchtwagen konnte im ersten Quartal 2022 fortgesetzt werden, vor allem der Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen wurde ausgebaut. Die Finanzdienstleistungsaktivitäten in Russland wurden durch den Russland-Ukraine-Konflikt und die Folgen der internationalen Sanktionen negativ beeinflusst.

Die Engpässe bei der Teileversorgung hatten im ersten Quartal 2022 in Deutschland einen negativen Einfluss auf die Neuwagenauslieferungen und das Finanzdienstleistungsgeschäft. In der Folge lagen die Vertragszugänge beim Neuwagenleasing und der Neuwagenfinanzierung ebenfalls leicht unter den Vorjahreszahlen. Bei den Gebrauchtwagen zeigte sich ein differenzierteres Bild: der Rückgang der Neuverträge

beim Leasing wurde von der positiven Entwicklung bei der Finanzierung überkompensiert. Die Zugangszahlen bei den Wartungs- und Reifendienstleistungen bewegten sich auf Vorjahresniveau. Der Kreditschutzbrief konnte vom Anstieg bei den Finanzierungen profitieren.

In Südafrika stagnierte die Nachfrage nach Finanzierungs- und Versicherungsprodukten für Neu- und Gebrauchtwagen im ersten Quartal 2022, weiterhin unterstützt durch Kampagnen, Fahrzeugpreisinflation und anhaltend niedrige, jedoch zuletzt steigende Zinsen. Der finanzierte Fahrzeugkauf blieb aufgrund der verhaltenen Konjunktur, steigender Energiepreise und des damit anhaltenden Drucks auf die verfügbaren Einkommen insgesamt schwierig.

In der Region Nordamerika lagen die Fahrzeugauslieferungen im ersten Quartal 2022 aufgrund der Engpässe bei der Teileversorgung unter dem Vorjahresniveau. Auf dem amerikanischen Markt war ein Rückgang der Nachfrage nach Leasing- und Finanzierungsverträgen sowie nach automobilbezogenen Versicherungen zu beobachten – prozentual und absolut. In Kanada lag zwar der Anteil der Finanzdienstleistungen an den Fahrzeugverkäufen über dem Vorjahreswert, jedoch war absolut ein Rückgang bei den Neuverträgen zu verzeichnen. Auf dem mexikanischen Markt hingegen konnte der prozentuale Anteil auf Vorjahresniveau gehalten werden, die Neuverträge bei After-Sales-Produkten stiegen im Vergleich zum Vorjahr.

In der Region Südamerika sorgten in einem volatilen Umfeld der Nachfrageüberhang für Fahrzeuge – in Argentinien verschärft durch Importrestriktionen – sowie das Zinsniveau für eine anhaltend hohe Zahl an Barkäufen. In Brasilien war einerseits ein Trend zu einem stärkeren gewerblichen Geschäft und andererseits einer höheren Nachfrage von Privatkunden nach individuellen Mobilitätslösungen zu beobachten.

Auf dem chinesischen Markt führten Engpässe bei der Teileversorgung und pandemiebedingte lokale Beschränkungen zu geringeren Pkw-Verkäufen. In der Folge ging sowohl der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe als auch das Wachstum bei neuen Verträgen zurück. Die Vergleichswerte des Vorjahres wurden im Berichtszeitraum nicht erreicht.

Im ersten Quartal 2022 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft im Markt für schwere Nutzfahrzeuge leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums, was sich auch in den Finanzierungs- und Leasingverträgen in Europa und Brasilien niederschlug.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Von Januar bis März 2022 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 1.898.272 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 21,9% oder 533.612 Einheiten weniger als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während die Verkaufszahlen im Bereich Pkw unter dem Vorjahr lagen, übertrafen sie im Bereich Nutzfahrzeuge den Vergleichswert. Dabei ist zu berücksichtigen, dass Navistar durch den Einbezug zum 1. Juli 2021 im Vorjahreswert noch nicht enthalten ist. 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

	2022	2021	%
Pkw	1.830.517	2.371.569	-22,8
Nutzfahrzeuge	67.755	60.315	+12,3
Gesamt	1.898.272	2.431.884	-21,9

¹ Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern ging von Januar bis März 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 22,8% auf 1.830.517 Einheiten zurück. Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Engpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. Ab Ende Februar 2022 kam es aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts zudem zu weiteren Engpässen bei der Teileversorgung sowie zu erhöhter Unsicherheit in den Märkten. Mit Ausnahme von Lamborghini erreichten die Marken des Volkswagen Konzerns ihre jeweiligen Vorjahreswerte nicht. In allen Regionen registrierten wir gegenüber dem Vorjahr rückläufige Verkaufszahlen.

Positiv entwickelten sich die Verkaufszahlen des Konzerns im Rahmen der Elektromobilitäts-Offensive: Weltweit lieferten wir im ersten Quartal dieses Jahres 99.064 voll-elektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 39.112 Einheiten beziehungsweise 65,2% mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg auf 5,2 (2,5)%. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 50.740 Einheiten (-31,4%). Insgesamt stiegen die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um 11,8% und ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 7,9 (5,5)%. Zu den erfolgreichsten voll-elektrischen Fahrzeugen des Konzerns gehörten ID.3 und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, Audi e-tron und Audi Q4 e-tron, ŠKODA Enyaq iV, CUPRA Born sowie Taycan und Taycan Cross Turismo der Marke Porsche.

Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem spürbar rückläufigen Weltgesamtmarkt auf 10,4 (12,3)%.

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 in den ersten drei Monaten dieses Jahres auf einem deutlich unter dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt 604.713 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 14,8% weniger als im pandemiebedingt belasteten Vergleichszeitraum des Vorjahres. Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Engpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. Ab Ende Februar 2022 kam es aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts zudem zu weiteren Engpässen bei der Teileversorgung sowie zu erhöhter Unsicherheit in den Märkten. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im ersten Quartal 2022 rund drei Viertel unserer Plug-in-Hybride und mehr als die Hälfte unserer vollelektrischen Modelle an Kunden aus. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen des Konzerns belief sich in dieser Region auf 14,9 (12,7)%, der Anteil der vollelektrischen Fahrzeuge lag bei 9,0 (5,7)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Golf, T-Roc, Tiguan und Polo der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus waren ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, CUPRA Formentor und Audi A4 Avant sehr gefragt. Auch die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Taigo und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw, Fabia und Enyaq iV der Marke ŠKODA, CUPRA Born, der Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q4 e-tron, Q4 Sportback e-tron und Q5 Sportback der Marke Audi sowie Porsche Macan und Porsche Taycan Cross Turismo waren bei den Kunden sehr beliebt. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle T-Roc und T-Roc Cabriolet der Marke Volkswagen Pkw, der Audi A8 sowie der vollelektrische Porsche Taycan Sport Turismo erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa lag bei 21,8 (22,7)%.

In Deutschland lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern auf einem moderat rückläufigen Gesamtmarkt im ersten Quartal 2022 um 5,3% unter dem bereits schwachen Vorjahreswert. Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Engpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte. Ab Ende Februar 2022 kam es aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts zudem zu weiteren Engpässen bei der Teileversorgung sowie zu erhöhter Unsicherheit in den Märkten.

Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle Golf und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw, CUPRA Formentor sowie Audi A4 Avant. Darüber hinaus war der ID.4 der Marke Volkswagen Pkw sehr gefragt. Auch die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Taigo Marke Volkswagen Pkw, Fabia und Enyaq iV der Marke ŠKODA, der Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q5 Sportback der Marke Audi sowie Porsche Macan und Taycan Cross Turismo waren bei den Kunden sehr beliebt. In der Zulassungsstatistik des Kraft-

fahrt-Bundesamtes führten sechs Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Audi A6, Porsche 911 und Multivan/Transporter. Der Golf war auch im ersten Quartal 2022 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Berichtszeitraum um rund ein Drittel unter dem Vergleichswert des Vorjahres. Dies war insbesondere auf den Einbruch der Verkaufszahlen auf dem russischen Markt infolge der verhängten Sanktionen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt zurück-

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

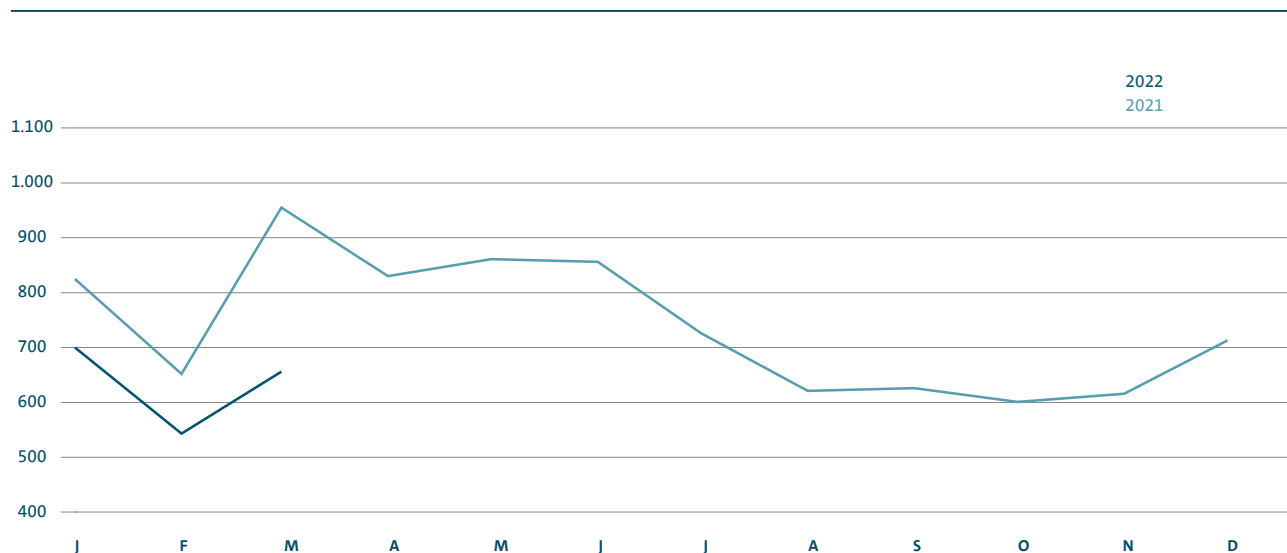
	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2022	2021	(%)
Europa/Übrige Märkte	781.212	968.823	-19,4
Westeuropa	604.713	709.350	-14,8
davon: Deutschland	234.163	247.334	-5,3
Frankreich	50.476	59.693	-15,4
Großbritannien	84.118	105.708	-20,4
Italien	51.916	73.524	-29,4
Spanien	40.012	46.993	-14,9
Zentral- und Osteuropa	115.325	166.739	-30,8
davon: Tschechische Republik	25.533	28.773	-11,3
Russland	28.962	52.114	-44,4
Polen	23.814	37.188	-36,0
Übrige Märkte	61.174	92.734	-34,0
davon: Türkei	19.870	38.314	-48,1
Südafrika	18.625	19.103	-2,5
Nordamerika	160.271	218.557	-26,7
davon: USA	115.056	164.713	-30,1
Kanada	18.342	19.873	-7,7
Mexiko	26.873	33.971	-20,9
Südamerika	64.461	121.676	-47,0
davon: Brasilien	39.043	88.376	-55,8
Argentinien	9.493	18.341	-48,2
Asien-Pazifik	824.573	1.062.513	-22,4
davon: China	753.587	989.590	-23,8
Indien	22.810	10.437	x
Japan	14.169	16.171	-12,4
Weltweit	1.830.517	2.371.569	-22,8
Volkswagen Pkw	1.011.829	1.360.067	-25,6
ŠKODA	186.170	249.553	-25,4
SEAT	91.407	125.537	-27,2
Volkswagen Nutzfahrzeuge	81.859	95.797	-14,5
Audi	385.084	462.828	-16,8
Lamborghini	2.539	2.422	+4,8
Bentley	3.203	3.358	-4,6
Porsche	68.426	71.986	-4,9
Bugatti ²	-	21	x

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

2 Bis 31. Oktober 2021.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



zuführen. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig einen deutlichen Nachfragerückgang. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung wiesen die Modelle Taos und Taigo der Marke Volkswagen Pkw sowie der CUPRA Formentor auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 18,1 (22,8)%.

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern von Januar bis März 2022 auf einem erheblich rückläufigen Gesamtmarkt 48,1% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war der Polo. Auf dem südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 2,5% zurück, während der Gesamtmarkt einen erheblichen Zuwachs verzeichnete. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war weiterhin das dort am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika sank die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr um 26,7%. Der Gesamtmarkt war in dieser Periode deutlich rückläufig. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region betrug 4,1 (4,8)%. Taos, Tiguan Allspace und Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika.

Von Januar bis März 2022 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem deutlich rückläufigen US-amerikanischen Markt 30,1% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Engpässe bei der Teileversorgung wirkten auch hier belastend auf die Verkaufszahlen des Konzerns. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem Taos und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, Q5 Sportback und e-tron GT der Marke Audi sowie Panamera und Taycan der Marke Porsche. Der Jetta der Marke Volkswagen Pkw wurde im Berichtszeitraum erfolgreich als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Kanada sank die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum gegenüber dem Vorjahr um 7,7%. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen deutlichen Rückgang. Erfreuliche Nachfragezuwächse verzeichneten unter anderem Taos und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi A3 und Audi Q5 Sportback.

Auf einem leicht rückläufigen Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir im ersten Quartal dieses Jahres 20,9% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahreszeitraum. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem Nivus, Saveiro und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem deutlich unter dem Vorjahresniveau liegenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sank die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle von Januar bis März 2022 im Vergleich zum Vorjahr um 47,0%. Gol, T-Cross und Nivus der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika belief sich auf 8,4 (14,0)%.

Der Volkswagen Konzern lieferte in den ersten drei Monaten 2022 auf dem erheblich schwächeren Markt in Brasilien im Vorjahresvergleich 55,8% weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Erfreulich entwickelten sich die Verkäufe des neuen Taos der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien sank die Zahl der verkauften Konzernmodelle im Berichtszeitraum in einem spürbar rückläufigen Gesamtmarkt um 48,2% im Vergleich zum Vorjahr. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der neue Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In den ersten drei Monaten des Jahres 2022 verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik auf einem merklich schwächeren Gesamtmarkt einen Rückgang der Verkäufe von 22,4% im Vergleich zum Vorjahr. Engpässe bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, machten sich in dieser Region ebenfalls bemerkbar, zudem brachten in China lokale Ausgangssperren im Zusammenhang mit der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-

CoV-2 Beeinträchtigungen mit sich. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region betrug 10,0 (12,2)%.

Der chinesische Gesamtmarkt verzeichnete im Berichtszeitraum einen moderaten Rückgang. Der Volkswagen Konzern lieferte dort 23,8% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Positiv entwickelten sich die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle ID.3, ID.4 X, ID.4 CROZZ, ID.6, ID.6 CROZZ und Talagon der Marke Volkswagen Pkw, Audi A3L Limousine, Audi Q5L Sportback und Audi A7L Limousine sowie Porsche Panamera. Zudem verzeichneten unter anderem die Modelle Tharu, Golf und CC der Marke Volkswagen Pkw sowie VS5 und VA3 der Marke JETTA eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Die Modelle Lamando und Viloran der Marke Volkswagen Pkw sowie der Audi Q5 e-tron wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem leicht rückläufigen indischen Pkw-Markt verkaufte der Volkswagen Konzern in den ersten drei Monaten dieses Jahres gegenüber dem Vorjahreszeitraum mehr als doppelt so viele Fahrzeuge. Der neue Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie der neue Kushaq und der Rapid der Marke ŠKODA waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns. Die Modelle Slavia und Kodiaq der Marke ŠKODA sowie der Porsche Taycan wurden im Berichtszeitraum erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Japan ging die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis März 2022 auf einem deutlich schwächeren Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 12,4% zurück. Erfreulich entwickelten sich die Verkaufszahlen des Golf der Marke Volkswagen Pkw.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

In den ersten drei Monaten 2022 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 12,3% mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir im ersten Quartal dieses Jahres 67.755 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 57.569 (+12,2%) Einheiten auf Lkw und 5.923 (+91,5%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 4.263 (-27,8%) Fahrzeuge. Seit dem 1. Juli 2021 ergänzt der amerikanische Nutzfahrzeughersteller Navistar die Marken der TRATON GROUP. Im ersten Quartal 2022 verkaufte Navistar 17.070 schwere Nutzfahrzeuge.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) sanken die Verkäufe von Januar bis März 2022 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 14,1% auf insgesamt 26.395 Einheiten; davon entfielen 21.351 auf Lkw und 852 auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 4.192 Fahrzeuge.

In Russland sanken die Verkäufe infolge der verhängten Sanktionen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt gegenüber dem Vorjahr auf 1.438 (2.738) Einheiten; darunter waren 1.432 Lkw und 6 Busse.

Von Januar bis März 2022 gingen die Auslieferungen in der Türkei auf 460 (1.491) Fahrzeuge zurück. Davon entfielen 436 Einheiten auf Lkw und 5 Einheiten auf Busse. In Südafrika erhöhten sich die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 9,6% auf insgesamt 879 Fahrzeuge; davon entfielen 824 auf Lkw und 55 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika erhöhten sich im ersten Quartal 2022 auf 17.200 Fahrzeuge (486), darunter waren 14.116 Lkw und 3.084 Busse. In den Zahlen sind in diesem Jahr auch die Verkäufe von Navistar enthalten, deren Fahrzeuge vor allem in den USA an Kunden übergeben wurden.

Die Auslieferungen in Südamerika sanken im Berichtszeitraum auf insgesamt 17.417 Einheiten (-5,4%); davon entfielen 15.913 auf Lkw und 1.504 auf Busse. Die Verkäufe in Brasilien sanken in den ersten drei Monaten 2022 um 7,1% auf 14.446 Einheiten. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 13.152 Lkw und 1.294 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 2.203 Fahrzeuge, darunter 2.033 Lkw und 164 Busse – das waren insgesamt 26,0% weniger als im Vorjahr.

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

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2022	2021	(%)
Europa/Übrige Märkte	30.935	38.435	-19,5
davon: EU27+3	26.395	30.736	-14,1
davon: Deutschland	7.318	8.465	-13,5
Russland	1.438	2.738	-47,5
Türkei	460	1.491	-69,1
Südafrika	879	802	+9,6
Nordamerika	17.200	486	x
davon: USA	13.706	—	x
Mexiko	2.526	482	x
Südamerika	17.417	18.417	-5,4
davon: Brasilien	14.446	15.546	-7,1
Asien-Pazifik	2.203	2.977	-26,0
Weltweit	67.755	60.315	+12,3
Scania	16.645	23.033	-27,7
MAN	34.040	37.282	-8,7
Navistar	17.070	—	x

1 Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

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 2022 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 und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen. Seit dem 1. Juli 2021 ist zudem das Finanzdienstleistungsgeschäft von Navistar enthalten.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im ersten Quartal 2022 beliebt. Die Nachfrage war jedoch unterschiedlich von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Zudem wirkte die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung belastend, zuletzt verstärkt durch den Russland-Ukraine-Konflikt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft ging um 2,5% auf weltweit 2,1 Mio. Kontrakte zurück. Im Berichtszeitraum lag der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den

Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei 34,2 (35,2)%. Ende März 2022 belief sich der Gesamtvertragsbestand auf 24,6 (24,5) Mio. Einheiten.

In Europa/Übrige Märkte war das Finanzdienstleistungsgeschäft im Zeitraum Januar bis März 2022 von der Covid-19-Pandemie und der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung sowie dem Russland-Ukraine-Konflikt beeinflusst. Die Zahl der im Berichtszeitraum unterzeichneten Neuverträge verfehlte mit 1,5 Mio. Einheiten den Vorjahreswert um 4,9%. Der Gesamtvertragsbestand lag am 31. März 2022 mit 18,0 (18,0) Mio. Kontrakten auf dem Niveau vom 31. Dezember 2021. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,4 (7,4) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge sank mit den rückläufigen Fahrzeugauslieferungen im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr auf 174 (231) Tsd. Kontrakte. Der Vertragsbestand lag Ende März mit 3,2 Mio. um 2,6% unter dem Niveau vom Vorjahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,8 (1,9) Mio. Verträge.

In der Region Südamerika wurden im ersten Quartal dieses Jahres 74 (89) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Gegenüber dem 31. Dezember 2021 nahm der Gesamtvertragsbestand zum 31. März 2022 auf 732 (723) Tsd. Einheiten zu. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik stiegen die neuen Vertragsabschlüsse im Berichtszeitraum auf 367 (272) Tsd. Einheiten und übertrafen damit den Vergleichswert 2021. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 31. März 2022 auf 2,7 Mio. Kontrakte; ein Plus von 4,9% gegenüber dem Stand vom Jahresende 2021. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,8 (1,8) Mio. Verträge.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im ersten Quartal 2022 sank der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation gegenüber dem Vorjahreswert um 14,5% auf 1.994.932 Fahrzeuge (einschließlich der At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China). Im Berichtszeitraum wirkte sich die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge der Covid-19-Pandemie sowie von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastend aus. Der Auslandsabsatz nahm gegenüber dem Zeitraum Januar bis März 2021 um 15,2% auf 1.753.143 Fahrzeuge ab. Besonders betroffen waren Brasilien, China und die USA, einen Zuwachs verzeichnete hingegen Südafrika. Der Fahrzeugexport nach Russland wurde gestoppt. Der Absatz im Inland ging gegenüber dem Vorjahreswert um 9,7% zurück. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz erhöhte sich auf 12,1 (11,5)%.

PRODUKTION

Im Berichtszeitraum fertigte der Volkswagen Konzern mit 2.043.665 Fahrzeugen (einschließlich der At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China) 11,9% weniger als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum. Der Halbleitermangel und eine Unterbrechung von Lieferketten ausgelöst durch den Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Covid-19-Pandemie hatten Produktionsstopps im Volkswagen Konzern zur Folge.

Vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen hat Volkswagen entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland bis auf Weiteres einzustellen. Von Januar bis März 2022 sank die Fertigung im Ausland gegenüber dem Vorjahr um 10,1% auf insgesamt 1.679.108 Fahrzeuge. Die Inlandsquote ging auf 17,8 (19,4)% zurück.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am 31. März 2022 über dem Stand zum Jahresende 2021, aber unter dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

BELEGSCHAFT

Am 31. März 2022 waren im Volkswagen Konzern 641.005 aktive Mitarbeiter beschäftigt; weitere 12.135 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich standen 15.154 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtszeitraums lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 668.294 (672.789) Mitarbeitern unter dem Stand vom Jahresende 2021. Hauptgrund ist die Entkonsolidierung der SITECH. Im Inland nahm die Mitarbeiterzahl mit 291.616 Beschäftigten um 1,2% im Vergleich zum 31. Dezember 2021 ab.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

BROSE SITECH SP. Z O.O. TRANSAKTION

Nach Erfüllung aller Vollzugsbedingungen haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zu Jahresbeginn 2022 ein gemeinsames Unternehmen im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen geschaffen. Dafür beteiligte sich Brose zur Hälfte an der bisherigen Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem gemeinsamen Unternehmen halten Brose und Volkswagen jeweils 50%, wobei Brose die industrielle Führung übernommen hat und das gemeinsame Unternehmen – Brose Sitech Sp. z o.o. – beherrscht. Volkswagen bilanziert Brose Sitech aufgrund des vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode. Aus der Umstellung der Bilanzierungsmethode ergab sich kein wesentlicher Ergebniseffekt für den Volkswagen Konzern.

SONDEREINFLÜSSE

Sondereinflüsse umfassen bestimmte Sachverhalte im Abschluss, deren gesonderte Angabe nach Einschätzung des Vorstands nützlich ist, um den wirtschaftlichen Erfolg besser beurteilen zu können.

Im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik ergaben sich von Januar bis März 2022 im Operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse in Höhe von –0,1 Mrd.€ im Bereich Pkw. Diese resultieren im Wesentlichen aus zusätzlichen Aufwendungen für Rechtsrisiken.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Im ersten Quartal 2022 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern mit 62,7 (62,4) Mrd.€ Umsatzerlöse in der Größenordnung des Vorjahres. Positive Mix- und Wechselkurseffekte, eine verbesserte Preisdurchsetzung sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen standen der weiterhin eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung entgegen. In den Umsatzerlösen des Konzerns ist Navistar mit 2,1 Mrd.€ enthalten; Navistar wird seit dem 1. Juli 2021 einbezogen. Der Volkswagen Konzern generierte 81,6 (82,2)%

seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis war mit 12,0 (12,3) Mrd.€ leicht rückläufig. Die Bruttomarge lag bei 19,1 (19,8)%.

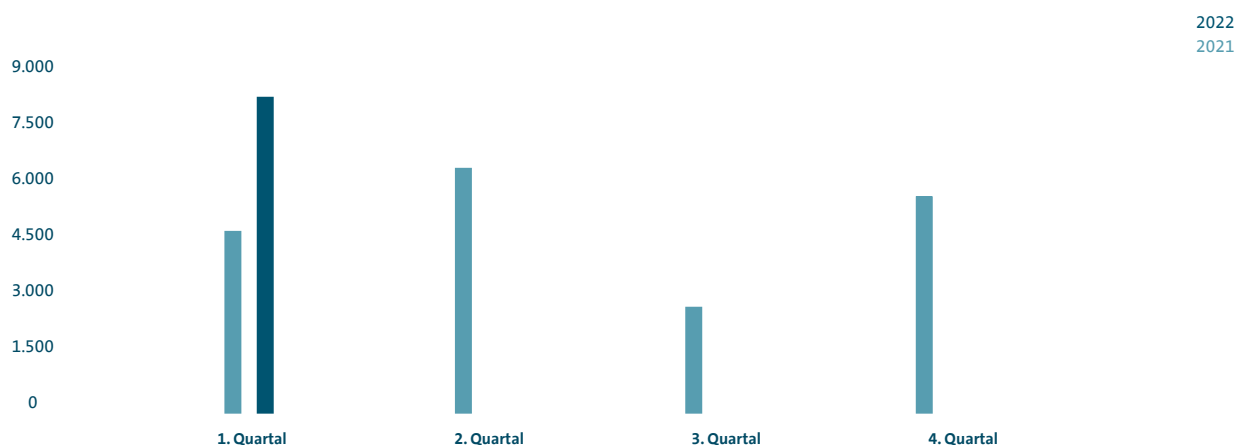
Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns verbesserte sich im Zeitraum Januar bis März 2022 um 3,6 Mrd.€ auf 8,5 Mrd.€. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen stieg auf 13,5 (7,7)%. Positive Effekte ergaben sich im Wesentlichen aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoffsicherung für Nickel) in Höhe von 3,5 (0,5) Mrd.€ sowie aus dem Mix und der Preispositionierung. Die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen hatte zusätzlich einen positiven Einfluss. Gegenläufig wirkten im ersten Quartal 2022 Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorworsorgen in Höhe eines mittleren dreistelligen Millionenbetrages als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts. Im Bereich Nutzfahrzeuge waren im Vorjahreszeitraum Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen zu berücksichtigen. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik verringerten im Berichtszeitraum das Operative Ergebnis um –0,1 Mrd.€. Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns nahm in den ersten drei Monaten 2022 insgesamt um 3,5 Mrd.€ auf 8,3 Mrd.€ zu, die operative Umsatzrendite erhöhte sich auf 13,3 (7,7)%.

Das Finanzergebnis belief sich auf 0,6 (–0,3) Mrd.€. Das Ergebnis aus At-Equity-bewerteten Anteilen fiel höher aus als ein Jahr zuvor. Die im Finanzergebnis enthaltenen Zinsaufwendungen nahmen bewertungsbedingt im Wesentlichen aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Rückstellungen ab. Im übrigen Finanzergebnis belasteten Kursveränderungen, insbesondere infolge des Russland-Ukraine-Konflikts, das Wertpapier- und Fondsergebnis. Das Vorjahr war zudem durch Bewertungseffekte auf Termingeschäfte zum Kauf neuer Anteile an QuantumScope negativ beeinflusst.

Im ersten Quartal 2022 erhöhte sich das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 4,4 Mrd.€ auf 8,9 Mrd.€. Das Ergebnis nach Steuern stieg im Vergleich zum Vorjahr um 3,3 Mrd.€ auf 6,7 Mrd.€.

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. €	2022	2021
Pkw		
Umsatzerlöse	42.096	44.344
Operatives Ergebnis	6.402	3.751
Operative Umsatzrendite (in %)	15,2	8,5
Nutzfahrzeuge¹		
Umsatzerlöse	8.353	6.438
Operatives Ergebnis	330	93
Operative Umsatzrendite (in %)	4,0	1,5
Power Engineering		
Umsatzerlöse	761	757
Operatives Ergebnis	54	-36
Operative Umsatzrendite (in %)	7,1	-4,8

¹ Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Der Konzernbereich Automobile erzielte in den ersten drei Monaten 2022 Umsatzerlöse in Höhe von 51,2 (51,5) Mrd. €; sie lagen damit auf dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Verbesserungen vor allem im Mix, der Wechselkursentwicklung und der Preispositionierung standen negativen Effekten insbesondere aus dem geringeren Fahrzeugabsatz infolge von Engpässen bei der Teileversorgung entgegen. Die Umsatzerlöse im Bereich Pkw fielen volumenbedingt merklich niedriger aus als im Vorjahr. Im Bereich Nutzfahrzeuge lagen die Umsatzerlöse im ersten Quartal 2022 mit 29,7% stark über dem Vergleichswert 2021, in dem das Geschäft von Navistar noch nicht enthalten war. Der Bereich Power Engi-

neering erwirtschaftete Umsatzerlöse in der Größenordnung des Vorjahres. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die Kosten der Umsatzerlöse lagen nahezu auf dem Niveau des Vorjahres, die darin enthaltenen ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten erhöhten sich leicht. Der Anteil der Umsatzkosten an den Umsatzerlösen nahm zu. Da die gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten deutlich stiegen, war deren Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) – mit 8,5 (7,7)% höher als im ersten Quartal 2021.

Die Vertriebskosten und auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen lagen auf dem Niveau des Vorjahres. Die Verwaltungskosten sowie deren Anteil an den Umsatzerlösen erhöhten sich im Berichtszeitraum. Das Sonstige betriebliche Ergebnis verbesserte sich um 3,9 Mrd. € auf 3,4 Mrd. € und war vor allem durch positive Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoffsicherung für Nickel) in Höhe von 3,5 (0,5) Mrd. € beeinflusst. Gegenläufig wirkten im ersten Quartal 2022 vor allem hier Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts. Negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von -0,1 Mrd. € waren im ersten Quartal zu berücksichtigen. Im Vorjahreszeitraum wirkten Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen belastend.

Mit 6,8 Mrd. € übertraf das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile von Januar bis März 2022 den Wert des Vorjahres um 3,0 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite

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

Mio. €	2022	2021
Pkw		
Brutto-Cash-flow	6.320	6.577
Veränderung Working Capital	-1.106	1.437
Cash-flow laufendes Geschäft	5.214	8.015
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-3.872	-3.859
Netto-Cash-flow	1.342	4.156
Nutzfahrzeuge¹		
Brutto-Cash-flow	1.022	537
Veränderung Working Capital	-536	172
Cash-flow laufendes Geschäft	487	709
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-426	-312
Netto-Cash-flow	61	397
Power Engineering		
Brutto-Cash-flow	92	108
Veränderung Working Capital	7	59
Cash-flow laufendes Geschäft	99	167
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-11	-15
Netto-Cash-flow	88	152

1 Seit dem 1. Juli 2021 inklusive Navistar.

erhöhte sich auf 13,3 (7,4)%. Die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting sowie eine vorteilhafte Mixentwicklung und Preispositionierung hatten einen positiven Effekt, der Absatzzrückgang infolge vom Engpässen in der Teileversorgung und im Berichtszeitraum zu erfassende negative Sondereinflüsse hatten einen gegenläufigen Einfluss. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verbesserte sich auf 6,9 (3,8) Mrd. €; die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen stieg auf 13,5 (7,4)%. Von der Geschäftsentwicklung unserer At-Equity-einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen profitieren wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenz-einnahmen, da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis bilanziert werden.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen verzeichnete im Zeitraum Januar bis März 2022 Umsatzerlöse in Höhe von 11,5 Mrd. €, die damit um 6,4% über dem Vorjahreszeitraum lagen. Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich aufgrund gestiegener Umsätze aus dem Leasinggeschäft unterproportional um 2,5% auf 9,1 Mrd. €.

Das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs nahm aufgrund der verbesserten Geschäftsentwicklung vor

allem infolge der weiterhin großen Nachfrage bei Gebrauchtwagen und geringerer Risikokosten für Kredit- und Restwert Risiken sowie wechselkursbedingt insgesamt um 0,5 Mrd. € auf 1,5 Mrd. € zu, während gegenläufig im ersten Quartal 2022 vor allem Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts wirkten. Die operative Umsatzrendite verbesserte sich auf 13,3 (9,3)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

Der Volkswagen Konzern verzeichnete im ersten Quartal 2022 einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 11,7 Mrd. €, das waren 1,3 Mrd. € mehr als im Vorjahreszeitraum. Dem höheren Ergebnis wirkten zahlungsunwirksame Bewertungseffekte aus Sicherungsgeschäften entgegen. Die Veränderung im Working Capital lag bei -2,4 (-1,3) Mrd. €. Ein geringerer Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und Forderungen sowie ein Abbau der Forderungen aus Finanzdienstleistungen standen einem geringeren Aufbau der Verbindlichkeiten und einem Abbau der sonstigen Rückstellungen entgegen. Die Mittelabflüsse aus der Dieselmotorenthematik fielen niedriger aus als im Vorjahreszeitraum. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft stieg um 0,2 Mrd. € auf 9,3 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts nahm um 0,2 Mrd. € auf 4,4 Mrd. € zu.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von 0,4 Mrd. €. Sie berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden, die Rückzahlung der im Februar 2022 gekündigten Hybridanleihe und die Begebung der im März 2022 erfolgreich platzierten Hybridanleihen. Im Vorjahreszeitraum flossen Mittel in Höhe von -2,3 Mrd. € ab.

Am 31. März 2022 belief sich der Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns auf 43,6 (35,9) Mrd. €.

Am Ende des Berichtszeitraums lag die Netto-Liquidität des Konzerns bei -132,7 Mrd. €, am 31. Dezember 2021 hatte sie -136,6 Mrd. € betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Von Januar bis März 2022 erwirtschaftete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 7,4 (7,2) Mrd. €, der leicht über dem Niveau des Vorjahres lag. Dem höheren Ergebnis standen zahlungsunwirksame Bewertungseffekte aus Sicherungsgeschäften gegenüber. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf -1,6 (1,7) Mrd. € und resultierte im Wesentlichen aus einem gegenüber Vorjahr geringeren Aufbau der Verbindlichkeiten sowie einem Abbau der sonstigen Rückstellungen, denen ein geringerer Aufbau der Forderungen gegenüberstand. Im Berichtszeitraum fielen die Mittelabflüsse aus der Dieselmotorenthematik geringer aus als im Vorjahr. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft nahm in der Folge um 3,1 Mrd. € auf 5,8 Mrd. € ab.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Konzernbereichs Automobile war im ersten Quartal 2022 mit 4,3 Mrd. € um 0,1 Mrd. € höher als ein Jahr zuvor. Die darin

enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) verringerten sich um 0,2 Mrd. € auf 1,7 Mrd. €. Die Sachinvestitionsquote sank auf 3,3 (3,7)%. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte sowie unsere modularen Baukästen und Plattformen. Mit 2,2 Mrd. € erhöhten sich die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten im Zeitraum Januar bis März 2022 um 0,3 Mrd. €. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ war infolge strategischer Investitionen in diverse Unternehmen höher als im Vorjahr. Gegenläufig wirkte der Verkauf der Sitech Sp. z o.o.

Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile lag mit 1,5 Mrd. € in den ersten drei Monaten des Jahres 2022 um 3,2 Mrd. € unter dem Vergleichswert 2021.

Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden und verzeichnete im ersten Quartal 2022 insgesamt einen Mittelzufluss von 3,9 Mrd. €. Darin enthalten sind Dividendenzahlungen der Finanzdienstleistungsgesellschaften. Aus den im März 2022 über die Volkswagen International Finance N.V. erfolgreich begebenen Hybridanleihen im Gesamtnennbetrag von 2,25 Mrd. € ergab sich zudem ein Mittelzufluss. Sie bestehen zum einen aus einer 1,0 Mrd. € Anleihe, die mit einem Kupon von 3,748% ausgestattet und erstmals nach fünf Jahren und neun Monaten kündbar ist, und zum anderen aus einer 1,25 Mrd. € Anleihe, die einen Kupon von 4,375% hat und erstmals nach neun Jahren gekündigt werden kann. Beide Anleihen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – die Netto-Liquidität sowie das Eigenkapital. Die Rückzahlung der im Februar 2022 gekündigten Hybridanleihe führte im Berichtszeitraum zu einem Mittelabfluss von 1,1 Mrd. €. Im Vorjahr flossen Mittel in Höhe von 2,1 Mrd. € aus der Finanzierungstätigkeit ab, auch hierin war die Rückzahlung einer Hybridanleihe enthalten.

Am 31. März 2022 belief sich die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile auf 31,1 Mrd. €; am Jahresende 2021 hatte sie 26,7 Mrd. € betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

In den ersten drei Monaten 2022 erzielte der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 4,2 Mrd. €, der den Vorjahreswert vor allem ergebnisbedingt um 36,5% übertraf. Die Veränderung im Working Capital lag bei -0,7 (-2,9) Mrd. €. Ein geringerer Aufbau von Vermieteten Vermögenswerten sowie ein Abbau von Forderungen aus Finanzdienstleistungen und Vorräten standen einem geringeren Aufbau von Verbindlichkeiten gegenüber und führten gegenüber Vorjahr zu einer geringeren Mittelbindung. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft stieg in der Folge um 3,3 Mrd. € auf 3,5 Mrd. €.

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

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	31.03.2022	31.12.2021
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	136.590	133.857
Kurzfristige Vermögenswerte	96.018	86.362
Bilanzsumme	232.608	220.218
Eigenkapital	104.727	93.894
Langfristige Schulden	74.898	80.621
Kurzfristige Schulden	52.982	45.704
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	34.745	34.730
Kurzfristige Vermögenswerte	12.892	12.264
Bilanzsumme	47.637	46.994
Eigenkapital	13.565	12.807
Langfristige Schulden	18.467	17.778
Kurzfristige Schulden	15.605	16.409
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	1.800	1.804
Kurzfristige Vermögenswerte	2.924	2.914
Bilanzsumme	4.724	4.718
Eigenkapital	2.398	2.322
Langfristige Schulden	514	524
Kurzfristige Schulden	1.811	1.872

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen flossen im Berichtszeitraum Mittel in Höhe von -3,5 (-0,2) Mrd. € ab. Hierin ist vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und übrigen Finanzschulden enthalten.

Die branchenübliche negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen belief sich Ende März 2022 auf -163,8 Mrd. €, am 31. Dezember 2021 waren es -163,3 Mrd. €.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Ende März 2022 verzeichnete der Volkswagen Konzern mit 543,5 Mrd. € eine um 2,8% höhere Bilanzsumme als am 31. Dezember 2021. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Ergebnis, aus der Währungskursentwicklung und den erfolgreich platzierten Hybridanleihen. Das Eigenkapital des Konzerns war mit 158,9 Mrd. € um 12,8 Mrd. € höher als am Jahresende 2021. Die Eigenkapitalquote stieg auf 29,2 (27,6)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Am 31. März 2022 lagen die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile über dem Wert zum Vorjahresende. Hierin wirkten unter anderem gestiegene Aktivierungen von Entwicklungskosten werterhöhend. Die

Sachanlagen verringerten sich leicht, im Wesentlichen infolge über den Zugängen liegender Abschreibungen. Unter anderem aufgrund höherer Ergebnisse sowie der Zunahme aus Kapitalerhöhungen stiegen die At-Equity-bewerteten Anteile in den ersten drei Monaten 2022. Die langfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen vor allem aufgrund von positiven Einflüssen aus der Derivatebewertung zu. Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte mit 173,1 (170,4) Mrd.€ leicht über dem Wert vom Jahresende 2021.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte waren am Ende des ersten Quartals 2022 mit 111,8 (101,5) Mrd.€ deutlich höher als am 31. Dezember 2021. Die darin enthaltenen Vorräte nahmen unter anderem wechselkursbedingt zu. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte stiegen vor allem aufgrund von positiven Einflüssen aus der Derivatebewertung sowie gestiegener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Der Zahlungsmittelbestand im Konzernbereich Automobile erhöhte sich um 4,9 Mrd.€ auf 30,4 Mrd.€.

Mit 120,7 Mrd.€ übertraf das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile am Ende des ersten Quartals 2022 den Wert vom 31. Dezember 2021 um 11,7 Mrd.€. Die gute Ergebnisentwicklung, geringere versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen, die im März 2022 begebenen Hybridanleihen und positive Einflüsse aus der Währungsumrechnung wirkten eigenkapitalerhöhend, während die Rückzahlung der im ersten Quartal 2022 gekündigten Hybridanleihe das Eigenkapital reduzierte. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen den Minderheitsaktionären der TRATON GROUP zuzurechnen.

Die Langfristigen Schulden gingen um 5,0 Mrd.€ auf 93,9 (98,9) Mrd.€ zurück. Die darin enthaltenen Pensionsrückstellungen nahmen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes ab. Die langfristigen sonstigen Schulden erhöhten sich unter anderem aufgrund von Effekten aus der Derivatebewertung, die in den sonstige finanziellen Verbindlichkeiten enthalten sind. Die Kurzfristigen Schulden stiegen deutlich zum Ende der ersten drei Monate 2022 um 10,0% auf 70,4 Mrd.€. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert in beiden Zeiträumen negativ. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nahmen gegenüber dem Jahresende 2021 zu. Die kurzfristigen sonstigen Schulden fielen höher aus als zum 31. Dezember 2021; die darin enthaltenen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten stiegen unter anderem aufgrund von Effekten aus der Derivatebewertung.

Am 31. März 2022 wies der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 285,0 Mrd.€ aus; das waren 4,8% mehr als am Jahresende 2021.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Ende März 2022 lag die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 258,6 (256,7) Mrd.€ leicht über dem Niveau vom 31. Dezember 2021.

Die Langfristigen Vermögenswerte erreichten insgesamt mit 158,4 (157,9) Mrd.€ die Größenordnung des Vorjahres.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte erhöhten sich leicht auf 100,1 (98,8) Mrd.€. Die darin enthaltenen kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen und die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen zu.

Am 31. März 2022 entfielen rund 47,6 (48,6)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen übertraf am Ende des Berichtszeitraums mit 38,2 Mrd.€ den Wert vom 31. Dezember 2021 um 1,1 Mrd.€. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 14,8 (14,5)%.

Die Langfristigen Schulden lagen mit 118,4 (119,1) Mrd.€ auf dem Niveau des Vorjahresendes.

Innerhalb der Kurzfristigen Schulden stiegen die kurzfristigen Finanzschulden und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistung, während die sonstigen kurzfristigen Schulden zurückgingen. Insgesamt erhöhten sich die Kurzfristigen Schulden um 1,5 Mrd.€ auf 101,9 Mrd.€ im Vergleich zum 31. Dezember 2021.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft lag bei 26,3 Mrd.€; am Jahresende 2021 hatte es 28,9 Mrd.€ betragen.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Infolge des Russland-Ukraine-Konflikts und der Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus in China – verbunden mit den Einschränkungen aufgrund der dort verfolgten Null-Covid-Strategie – hat sich die Risikosituation verschärft. Stärkere Beeinträchtigungen können sich insbesondere im Zusammenhang mit der Versorgung der Produktion mit Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie Teilen ergeben. Zudem können Belastungen aus volatilen und höheren Energie- und Rohstoffpreisen resultieren. Steigende Inflationsraten können darüber hinaus die Kaufkraft und das Käuferverhalten negativ beeinflussen und die Nachfrage nach unseren Produkten dämpfen. Ferner könnten sich ein weiterer Wertberichtigungsbedarf auf Vermögenswerte sowie die Notwendigkeit der Bildung zusätzlicher Risikovorsorgen ergeben.

An unserem Ausblick für das Geschäftsjahr 2022, der auf Seite 24 zu finden ist, halten wir fest.

Dieselhematik

Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)
In Brasilien hat die Klägerin in der zweiten dort anhängigen verbraucherrechtlichen Sammelklage gegen das klageabweisende erstinstanzliche Urteil aus Oktober 2021 Berufung eingelegt.

In den Niederlanden hat das Gericht in der Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation im März 2022 ein Zwischenurteil erlassen und darin festgestellt, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Zudem sei das Gericht in Amsterdam für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande nicht zuständig. Gegen das Urteil kann Berufung eingelegt werden.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Im April 2022 hat Scania Rechtsmittel am Europäischen Gerichtshof gegen das Urteil des Gerichts der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) aus Februar 2022 im Zusammenhang mit der von der Europäischen Kommission verhängten Geldbuße wegen des Vorwurfs des unzulässigen Informationsaustauschs zwischen bestimmten Lkw-Herstellern eingelegt.

In der zunächst vom US District Court des Northern District von Kalifornien abschließend abgelehnten überarbeiteten kartellrechtlichen Sammelklage, in der behauptet wurde, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung von Fahrzeugpreisen abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten, lehnte das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) den Ende 2021 gestellten klägerischen Antrag auf erneute Verhandlung über den Beschluss, mit dem das Gericht die Entscheidung des US District Court bestätigt hatte, im Januar 2022 im Rechtsmittelverfahren ab. Im Februar 2022 hat ferner der District Court den Antrag zurückgewiesen, mit dem die Kläger die Einreichung einer neuen Klageschrift unter Aufhebung des bisherigen Urteils angestrebt hatten.

Die EU-Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) haben im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche durchsucht beziehungsweise förmliche Auskunftsverlangen zugestellt. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftsersuchen der EU-Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2002 und bis heute dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und Vans bis zu 3,75 Tonnen) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten („recycles, recyclability, recovery“) erfolgen. Die untersuchte Zuwiderhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG beantwortet momentan das Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA.

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.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2022 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2021 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, Energie- und sonstigen

Rohstoffen oder in der Teileversorgung 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 2021 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 die globale Wirtschaftsleistung nach der Erholung im vergangenen Geschäftsjahr im Jahr 2022 auf insgesamt etwas geringerem Niveau weiter wachsen wird – vorbehaltlich einer sich nicht verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten, strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern sowie weltweit steigenden Inflationsraten. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet – insbesondere ergeben sich Risiken aus dem Russland-Ukraine-Konflikt. 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 2022 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer sich nicht verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – voraussichtlich leicht über dem des Vorjahres liegen, jedoch das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen. In Westeuropa rechnen wir für 2022 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das moderat über dem Niveau des Vorjahres liegt. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2022 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen das Vorjahresniveau ebenfalls moderat übertrifft. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2022 den Vorjahreswert voraussichtlich erheblich verfehlen – insbesondere aufgrund des Einbruchs des russischen Marktes infolge der Sanktionen. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2022 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2022 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt moderat steigen werden.

Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2022 voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2022 – vorbehaltlich einer sich nicht verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten, insbesondere Halbleitern, und Rohstoffen – mit einem Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres.

Wir erwarten für 2022, 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 insgesamt leicht positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2022 mit einer insgesamt merklich steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2022 weiterhin 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 wachstumstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeiten wir mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und unserer Baukästen daran, die Vorteile unseres Mehrmarken Konzerns noch gezielter zu nutzen.

Wir gehen davon aus, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2022 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen um 5 bis 10% über dem Vorjahr liegen werden – unter der Annahme einer sich nicht verschärfenden Covid-19-Pandemie sowie einer abnehmenden Intensität von Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen. Infolge der strukturellen Unterversorgung mit Halbleitern wird das Geschäftsjahr 2022 weiterhin durch Lieferengpässe belastet sein. Wir rechnen damit, dass sich die Versorgung mit Halbleitern im zweiten Halbjahr im Vergleich zum ersten Halbjahr verbessern wird.

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 des Bereichs Pkw im Jahr 2022 um 8 bis 13% über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das Operative Ergebnis des Konzerns vor und inklusive Sondereinflüssen und des Bereichs Pkw rechnen wir im Jahr 2022 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 7,0 und 8,5%. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei stark über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen inklusive Navistar von einer operativen Umsatzrendite zwischen 5,0 und 7,0% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse moderat über denen des Vorjahres und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir bei spürbar über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,5 Mrd. €.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Zu Beginn des Jahres 2022 haben wir die Berichtsstruktur nach Marken und Geschäftsfeldern an die aktuelle Strategie und Führungsstruktur des Konzerns angepasst.

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Zeitraum Januar bis März 2022 trotz eines Volumenrückgangs infolge der Covid-19-Pandemie und der weiterhin eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung, zuletzt verstärkt durch den Russland-Ukraine-Konflikt, Umsatzerlöse in Höhe von 62,7 (62,4) Mrd.€. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen konnte auf 8,5 (4,8) Mrd.€ gesteigert werden. Hierin waren 3,5 Mrd.€ aus der Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accountings (im Wesentlichen Rohstoffsicherungen) enthalten. Aus der Dieselformatik ergaben sich in den ersten drei Monaten dieses Jahres Sondereinflüsse in Höhe von –0,1 Mrd.€.

Von der Markengruppe Volumen wurden im ersten Quartal dieses Jahres 0,9 (1,2) Mio. Fahrzeuge abgesetzt und Umsatzerlöse von 24,4 (27,4) Mrd.€ erzielt. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen lag bei 0,9 (1,4) Mrd.€.

Im Berichtszeitraum setzte die Marke Volkswagen Pkw 0,5 (0,8) Mio. Fahrzeuge ab; der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung. Die Modelle T-Cross und ID.4 wurden verstärkt nachgefragt, auch der neue Taigo war sehr beliebt. Mit 14,9 Mrd.€ lagen die Umsatzerlöse um 15,3% unter dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen konnte auf 513 (490) Mio.€ zulegen, was im Wesentlichen auf Mixverbesserungen, eine verbesserte Preisdurchsetzung und geringere Verkaufshilfen zurückzuführen war. Ergebnisbelastend wirkten höhere Rohstoffkosten. Aus der Dieselformatik ergaben sich negative Sondereinflüsse.

Der Absatz der Marke ŠKODA lag im Berichtszeitraum mit 231 (234) Tsd. Fahrzeugen auf dem Niveau des Vorjahres. Zuwächse verzeichnete insbesondere der Enyaq iV. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 5,1 (5,0) Mrd.€. Das Operative Ergebnis ging produktkostenbedingt auf 337 (448) Mio.€ zurück. Der Russland-Ukraine-Konflikt belastete das Ergebnis, während Mix- und Währungseffekte positiv wirkten.

Im Zeitraum Januar bis März dieses Jahres wurden 107 Tsd. SEAT und CUPRA Fahrzeuge abgesetzt; das waren 32,0% weniger als ein Jahr zuvor. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Der CUPRA Formentor verzeichnete eine steigende Nachfrage, der CUPRA Born wurde positiv im Markt aufgenommen. Die Umsatzerlöse sanken um 15,7% auf 2,4 Mrd.€. Das Operative Ergebnis des Unternehmens SEAT verbesserte sich auf 5 (–36) Mio.€, der Anstieg resultierte vor allem aus Erlös- und Fixkostenoptimierungen.

Im Berichtszeitraum lag der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge mit weltweit 73 (96) Tsd. Fahrzeugen unter dem Niveau des Vorjahres. Die Umsatzerlöse gingen auf 2,3 (2,7) Mrd.€ zurück. Das Operative Ergebnis konnte im Wesentlichen mixbedingt auf 46 (29) Mio.€ zulegen.

Die Umsatzerlöse von Tech. Components beliefen sich im ersten Quartal 2022 auf 3,6 (4,8) Mrd.€. Infolge geringerer Volumina ging das Operative Ergebnis auf –33 (363) Mio.€ zurück.

Der Absatz von Audi (Markengruppe Premium) belief sich im ersten Quartal 2022 auf weltweit 244 (290) Tsd. Fahrzeuge. Weitere 138 (191) Tsd. Audi Fahrzeuge wurden durch die chinesischen Joint Ventures FAW-Volkswagen und SAIC VOLKSWAGEN veräußert. Der neue Audi Q4 e-tron ist sehr gut im Markt gestartet, der Audi A3 wurde stärker nachgefragt als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse lagen mit 14,3 (14,6) Mrd.€ in der Größenordnung des Vorjahreszeitraums. Das Operative

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

KONZERNBEREICH AUTOMOBILE		KONZERNBEREICH FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
Bereich Pkw Volkswagen Pkw ŠKODA SEAT	Bereich Nutzfahrzeuge TRATON Nutzfahrzeuge	Bereich Power Engineering MAN Energy Solutions	Händler- und Kundenfinanzierung Leasing Direktbank Versicherungen
Volkswagen Nutzfahrzeuge Tech. Components Audi Porsche Automobile CARIAD Sonstiges			Flottenmanagement Mobilitätsangebote

Ergebnis vor Sondereinflüssen konnte mit 3,5 (1,5) Mrd.€ trotz des Volumentrückgangs mehr als verdoppelt werden, was vor allem auf die Bewertung von Rohstoffsicherungen, Mixeffekte, eine starke Marktperformance und geringere Fixkosten zurückzuführen war. Aus der Dieselthematik ergaben sich negative Sondereinflüsse. In den Finanzkennzahlen von Audi sind die Marken Bentley, Lamborghini und Ducati enthalten. Ducati setzte in den ersten drei Monaten dieses Jahres 14.125 (13.140) Motorräder ab.

In den ersten drei Monaten 2022 setzte Porsche Automobile (Markengruppe Sport & Luxury) weltweit 66 (73) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Modelle 911, Panamera und Cayenne wurden stärker nachgefragt als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse stiegen auf 7,3 (7,0) Mrd.€. Vor allem höhere Ergebnisbeiträge führten dazu, dass das Operative Ergebnis auf 1,4 (1,2) Mrd.€ stieg.

Navistar zählt seit dem 1. Juli 2021 zu den Marken der TRATON GROUP; dies führte im ersten Quartal 2022 zu über

dem Vorjahr liegenden Werten. Der Absatz von TRATON Nutzfahrzeuge stieg auf 68 (61) Tsd. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse übertrafen mit 8,4 Mrd.€ den Vergleichswert 2021 um 29,7%. Das Operative Ergebnis war mit 331 (104) Mio.€ mehr als dreimal so hoch wie im Vorjahreszeitraum, der von Restrukturierungsmaßnahmen bei MAN Nutzfahrzeuge in Europa belastet war. Zudem wirkten Mix- und Wechselkurseffekte positiv.

MAN Energy Solutions erwirtschaftete im Berichtszeitraum Umsatzerlöse in Höhe von 0,8 (0,8) Mrd.€. Das Operative Ergebnis konnte mixbedingt auf 55 (32) Mio.€ verbessert werden.

CARIAD bündelt die Softwarekompetenz im Volkswagen Konzern und hat dazu auch Leistungen und Rechte von den Marken erworben. CARIAD steigerte im Zeitraum Januar bis März dieses Jahres seine Umsatzerlöse auf 110 (75) Mio.€. Der Operative Verlust nahm infolge von Vorleistungen für Softwareplattformen auf -416 (-194) Mio.€ zu.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Markengruppe Volumen	918	1.197	24.361	27.354	877	1.366
Volkswagen Pkw	537	769	14.879	17.571	513	490
ŠKODA	231	234	5.101	5.049	337	448
SEAT	107	157	2.404	2.851	5	-36
Volkswagen Nutzfahrzeuge	73	96	2.294	2.660	46	29
Tech. Components	-	-	3.614	4.762	-33	363
Konsolidierung	-29	-59	-3.931	-5.540	9	73
Audi (Markengruppe Premium) ¹	244	290	14.282	14.644	3.535	1.469
Porsche Automobile (Markengruppe Sport & Luxury) ²	66	73	7.317	7.039	1.359	1.178
TRATON Nutzfahrzeuge ³	68	61	8.353	6.438	331	104
At-Equity-einbezogene Gesellschaften China ⁴	765	800	-	-	-	-
MAN Energy Solutions	-	-	761	757	55	32
CARIAD	-	-	110	75	-416	-194
Volkswagen Finanzdienstleistungen	-	-	10.908	10.295	1.495	908
Sonstiges ⁵	-67	-86	-3.350	-4.225	1.217	-50
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	-	-	-	-	8.453	4.812
Sondereinflüsse	-	-	-	-	-130	-
Volkswagen Konzern	1.995	2.334	62.742	62.376	8.323	4.812
Konzernbereich Automobile ⁶	1.995	2.334	51.210	51.538	6.786	3.809
davon: Bereich Pkw	1.927	2.273	42.096	44.344	6.402	3.751
Bereich Nutzfahrzeuge	68	61	8.353	6.438	330	93
Bereich Power Engineering	-	-	761	757	54	-36
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	11.532	10.837	1.537	1.003

1 Die Vorjahreswerte wurden durch eine reine Addition mit den Daten der Marke Bentley ermittelt.

2 Porsche (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 8.043 (7.726) Mio.€, Operatives Ergebnis 1.467 (1.249) Mio.€.

3 Inklusive Navistar seit 1. Juli 2021.

4 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten, diese Gesellschaften erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 824 (661) 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.

Im ersten Quartal 2022 belief sich die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Finanzdienstleistungen neu abgeschlossenen Verträge auf 1,9 Mio. (-2,7%). Bei gleichgebliebenen Vergabe-grundsätzen lag die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns bei 34,1 (35,0)%. Der Gesamtvertragsbestand übertraf am 31. März 2022 mit 22,1 (22,0) Mio. Kontrakten das Niveau vom Jahresende 2021. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing erreichte der Vertragsbestand 10,8 (10,9) Mio. Kontrakte, im Bereich Service/Versicherungen waren es 11,3 (11,1) Mio. Kontrakte. Am Ende des Berichtszeitraums verzeichnete die Volkswagen Bank 1,3 (1,4) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Im Operative Ergebnis wirkten Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts belastend. Es verbesserte sich jedoch im Wesentlichen aufgrund geringerer Risikokosten und der großen Nachfrage nach Gebrauchtwagen auf 1,5 (0,9) Mrd. €.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

Der Volkswagen Konzern setzte in den ersten drei Monaten 2022 in der Region Europa/Übrige Märkte 0,9 Mio. Fahrzeuge

ab; das waren 18,5% weniger als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse gingen volumenbedingt auf 36,4 (37,0) Mrd. € zurück. Mixeffekte wirkten positiv.

Der Absatz des Volkswagen Konzerns auf den Märkten Nordamerikas war im Zeitraum Januar bis März 2022 mit 180 Tsd. Fahrzeugen um 20,8% geringer als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse legten auf 12,1 (10,8) Mrd. € zu, was im Wesentlichen auf Wechselkurseffekte sowie den Einbezug von Navistar seit dem 1. Juli 2021 zurückzuführen war.

In Südamerika verfehlte der Absatz im Berichtszeitraum mit 74 (138) Tsd. Fahrzeugen den Vergleichswert des Vorjahres. Die Umsatzerlöse stiegen mix- und wechselkursbedingt auf 2,7 (2,4) Mrd. €.

Im ersten Quartal 2022 war der Absatz des Volkswagen Konzerns in der Region Asien-Pazifik – einschließlich der At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China – mit 0,9 (0,9) Mio. Fahrzeugen um 3,8% geringer als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse gingen volumenbedingt auf 11,8 (12,0) Mrd. € zurück; positive Wechselkurseffekte konnten dies nicht ausgleichen. Die Umsatzerlöse unserer At-Equity-einbezogenen Gesellschaften in China sind nicht enthalten.

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns in Fremdwährung wirkten sich im Berichtszeitraum mit -315 (53) Mio. € negativ aus.

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

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2022	2021	2022	2021
Europa/Übrige Märkte	850	1.044	36.449	37.046
Nordamerika	180	227	12.080	10.838
Südamerika	74	138	2.726	2.402
Asien-Pazifik ¹	891	926	11.802	12.036
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-	-	-315	53
Volkswagen Konzern¹	1.995	2.334	62.742	62.376

1 Die Umsatzerlöse der At-Equity-einbezogenen 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			
	2022	2021	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2022	2021	2022	2021
Umsatzerlöse	62.742	62.376	51.210	51.538	11.532	10.837
Kosten der Umsatzerlöse	-50.754	-50.048	-41.643	-41.159	-9.111	-8.889
Bruttoergebnis	11.988	12.328	9.567	10.380	2.421	1.948
Vertriebskosten	-4.315	-4.360	-3.978	-4.002	-337	-359
Verwaltungskosten	-2.777	-2.629	-2.163	-2.030	-614	-599
Sonstiges betriebliches Ergebnis	3.428	-526	3.361	-539	67	13
Operatives Ergebnis	8.323	4.812	6.786	3.809	1.537	1.003
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	627	519	604	499	22	20
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-55	-868	-33	-855	-23	-13
Finanzergebnis	572	-349	572	-356	0	8
Ergebnis vor Steuern	8.895	4.463	7.358	3.453	1.537	1.011
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.170	-1.049	-1.808	-836	-362	-213
Ergebnis nach Steuern	6.724	3.414	5.550	2.617	1.174	797
davon entfallen auf						
Minderheiten	40	35	5	11	34	24
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	129	136	129	136	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	6.555	3.244	5.415	2.470	1.140	774
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	13,05	6,45				
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	13,11	6,51				

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. €	2022	2021
Ergebnis nach Steuern	6.724	3.414
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	5.954	4.285
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-1.790	-1.270
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	4.165	3.015
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	-336	21
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	1	-1
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	3.829	3.036
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	1.142	1.277
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	15	-
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	1.157	1.277
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	2	-2
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	1.159	1.275
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	-124	-1.209
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	18	-100
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-106	-1.310
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	45	435
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-61	-874
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-153	-237
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	170	315
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	17	78
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	-17	-18
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	0	60
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	-149	-18
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	-149	-18
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	39	5
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	-109	-12
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	126	279
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	1.115	727
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	6.664	4.612
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-1.721	-850
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	4.944	3.762
Gesamtergebnis	11.668	7.177
davon entfallen auf		
Minderheiten	82	60
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	129	136
Aktionäre der Volkswagen AG	11.457	6.981

Bilanz zum 31. März 2022 und zum 31. Dezember 2021

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2022	2021	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2022	2021	2022	2021
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	331.561	328.261	173.134	170.391	158.426	157.871
Immaterielle Vermögenswerte	79.210	77.689	78.813	77.290	397	399
Sachanlagen	62.732	63.695	61.710	62.684	1.022	1.011
Vermietete Vermögenswerte	59.808	59.699	2.184	2.316	57.624	57.383
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	84.886	84.954	-745	-781	85.631	85.735
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	44.925	42.224	31.172	28.882	13.752	13.342
Kurzfristige Vermögenswerte	211.967	200.347	111.834	101.539	100.133	98.808
Vorräte	46.132	43.725	42.965	40.361	3.167	3.363
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	57.602	56.498	-863	-936	58.465	57.434
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	40.975	37.195	21.552	18.275	19.423	18.921
Wertpapiere	22.390	22.532	17.791	17.674	4.600	4.858
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	44.847	39.723	30.369	25.491	14.478	14.232
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	21	674	21	674	-	-
Bilanzsumme	543.528	528.609	284.968	271.930	258.559	256.679
Passiva						
Eigenkapital	158.914	146.154	120.690	109.022	38.224	37.131
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	141.471	130.009	104.051	93.592	37.420	36.417
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	15.568	14.439	15.568	14.439	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	157.039	144.449	119.619	108.031	37.420	36.417
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	1.875	1.705	1.071	991	803	714
Langfristige Schulden	212.291	218.062	93.879	98.923	118.412	119.139
Finanzschulden	129.984	131.618	24.788	24.639	105.196	106.978
Rückstellungen für Pensionen	35.812	41.550	35.159	40.769	654	781
Sonstige Schulden	46.495	44.894	33.933	33.515	12.562	11.379
Kurzfristige Schulden	172.322	164.393	70.399	63.984	101.923	100.409
Finanzschulden	81.451	78.584	-9.542	-10.237	90.993	88.821
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	24.413	23.624	21.407	20.977	3.006	2.647
Sonstige Schulden	66.457	61.948	58.534	53.007	7.923	8.940
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	-	238	-	238	-	-
Bilanzsumme	543.528	528.609	284.968	271.930	258.559	256.679

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

Eigenkapitalentwicklung

Mio. €	ÜBRIGE RÜCKLAGEN			
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung
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	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	0	-
Stand am 31.03.2021	1.283	14.551	107.011	-4.388
Stand am 01.01.2022	1.283	14.551	117.342	-2.351
Ergebnis nach Steuern	-	-	6.555	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	4.143	1.111
Gesamtergebnis	-	-	10.698	1.111
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen ¹	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	5	-
Stand am 31.03.2022	1.283	14.551	128.045	-1.240

1 Zu Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen siehe Angabe „Eigenkapital“.

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
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
-635	-367	-355	541	14.439	144.449	1.705	146.154
-	-	-	-	129	6.684	40	6.724
-62	0	-416	126	-	4.902	42	4.944
-62	0	-416	126	129	11.587	82	11.668
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	1.154	1.154	103	1.257
-	-	-	-	-155	-155	-	-155
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	0	-	5	-15	-10
-698	-366	-772	667	15.568	157.039	1.875	158.914

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 31. März

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2022	2021	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2022	2021	2022	2021
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	39.123	33.432	24.899	23.758	14.224	9.674
Ergebnis vor Steuern	8.895	4.463	7.358	3.453	1.537	1.011
Ertragsteuerzahlungen	-1.000	-972	-747	-705	-253	-266
Abschreibungen ²	7.047	6.529	4.614	4.301	2.433	2.228
Veränderung der Pensionen	151	179	143	168	8	11
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-638	-368	-616	-347	-22	-20
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-2.786	492	-3.317	352	531	140
Brutto-Cash-flow	11.669	10.324	7.435	7.221	4.234	3.103
Veränderung Working Capital	-2.356	-1.260	-1.635	1.669	-721	-2.929
Veränderung der Vorräte	-1.897	-1.825	-2.105	-2.269	208	444
Veränderung der Forderungen	-2.079	-3.350	-1.684	-3.013	-395	-337
Veränderung der Verbindlichkeiten	3.104	6.561	2.478	5.234	626	1.328
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-169	1.831	-226	1.772	57	59
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-2.104	-4.099	14	1	-2.118	-4.100
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	790	-377	-111	-55	901	-322
Cash-flow laufendes Geschäft	9.313	9.065	5.800	8.890	3.513	174
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-4.425	-4.262	-4.309	-4.186	-117	-76
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-1.746	-1.959	-1.703	-1.924	-43	-35
Entwicklungskosten (aktiviert)	-2.235	-1.907	-2.235	-1.907	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-541	-446	-461	-380	-80	-66
Netto-Cash-flow⁴	4.888	4.803	1.491	4.705	3.397	98
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	-1.067	-401	-1.391	-395	324	-7
Investitionstätigkeit	-5.492	-4.663	-5.699	-4.580	207	-83
Finanzierungstätigkeit	372	-2.317	3.884	-2.116	-3.512	-202
davon: Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	1.262	-1.241	1.262	-1.693	-	453
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	250	354	210	326	40	27
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	0	0	0	0	0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	4.443	2.437	4.194	2.520	248	-83
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.03.⁵	43.565	35.869	29.093	26.278	14.472	9.591
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	35.138	33.340	17.218	16.319	17.921	17.022
Brutto-Liquidität	78.704	69.210	46.311	42.597	32.393	26.613
Kreditstand	-211.435	-205.754	-15.246	-12.947	-196.189	-192.807
Netto-Liquidität am 31.03.⁶	-132.731	-136.544	31.065	29.650	-163.796	-166.194
nachrichtlich am 01.01.	-136.576	-137.380	26.685	26.796	-163.261	-164.176

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 2021 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 2022 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 2022 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 1,9 % (31. Dezember 2021: 1,2 %) 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 2021 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2021 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 2021 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 2021 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Von Januar bis März 2022 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik Sondereinflüsse in Höhe von 130 Mio. € zu erfassen, die im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen sind. Diese resultieren im Wesentlichen aus zusätzlichen Aufwendungen für Rechtsrisiken.

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

Russland-Ukraine-Konflikt / Covid-19-Pandemie / Halbleiter-Knappheit

Mit dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts im Februar 2022 kam es neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten ergaben sich erhebliche Preissteigerungen. Zudem verschärfen sich in diesem Zusammenhang die Engpässe bei der Teileversorgung. Im Volkswagen Konzern ist insbesondere die Zulieferung von Kabelsträngen aus der Ukraine betroffen. Volkswagen hat bereits Maßnahmen ergriffen, diese Lieferengpässe zu beheben.

Im Zuge des Konflikts wurden darüber hinaus insbesondere von der EU und den USA unterschiedliche Sanktionen gegen Russland verhängt. Die Sanktionen schränken wirtschaftliche Transaktionen mit Russland ein und haben Auswirkungen auf die russischen Gesellschaften beziehungsweise Werke des Volkswagen Konzerns sowie den Absatz von Fahrzeugen nach Russland. Darüber hinaus betreffen die Sanktionen das Neugeschäft mit Finanzdienstleistungen in Russland sowie mögliche Werthaltigkeitsrisiken bestehender vermieteter Vermögenswerte und Finanzforderungen. Volkswagen hat vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland bis auf weiteres einzustellen. Ebenfalls wurde der Fahrzeugexport nach Russland gestoppt.

Ausgelöst durch die unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts sind im ersten Quartal 2022 Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen in Höhe eines mittleren dreistelligen Millionenbetrages erfasst worden, die im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen werden.

Aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts wurde zum 31. März 2022 die Werthaltigkeit von wesentlichen Vermögenswerten, insbesondere der Geschäfts- und Firmenwerte, Markennamen, aktivierten Entwicklungskosten und Sachanlagen überprüft. Dabei wurden die in den letztjährigen Werthaltigkeitstests verwendeten Zahlungsmittelflüsse an aktuelle Annahmen angepasst. Diese Annahmen betreffen vor allem die erwarteten Auswirkungen der Engpässe bei der Teileversorgung mit entsprechenden erwarteten Verlusten an Produktionsvolumen sowie der Aussetzungen von Lieferungen von Fahrzeugen nach Russland und die Einstellung der Fahrzeugproduktion in Russland auf das Geschäftsjahr 2022. In Bezug auf die langfristige Ertragsentwicklung wurde von grundsätzlich unveränderten Annahmen ausgegangen. Des Weiteren wurden die zum 31. März 2022 verwendeten Kapitalkosten (WACC) für die verschiedenen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zwischen 0,1 und 1,4-Prozentpunkte erhöht. Aus den vorgenommenen Überprüfungen der Werthaltigkeit ergab sich über die oben genannten aufgrund der unmittelbaren Auswirkungen erfassten Wertminderungen hinaus derzeit kein weiterer Wertberichtigungsbedarf bei den wesentlichen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten des Volkswagen Konzerns. In Bezug auf die zahlungsmittelgenerierende Einheit MAN Truck & Bus ist in diesem Zusammenhang festgestellt worden, dass eine mögliche weitere Erhöhung des Abzinsungssatzes um 0,7 Prozentpunkte dazu führen würde, dass der Buchwert den erzielbaren Betrag übersteigt.

Durch die Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten waren vor allem aus den Fair Value Bewertungen von Derivaten außerhalb des Hedge-Accountings (insbesondere Rohstoffsicherungen) Erträge in Höhe von insgesamt 3,5 Mrd. € innerhalb des Sonstigen betrieblichen Ergebnisses zu erfassen.

Neben den Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts führte die weltweite Ausbreitung der Omikron-Variante des Coronavirus SARS-CoV-2 auch im ersten Quartal 2022 regionsbezogen zu erheblichen Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens. Insbesondere in China kam es aufgrund von lokalen Infektionsausbrüchen im Rahmen der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zu strikten Einschränkungen und daraus resultierenden wirtschaftlichen Beeinträchtigungen sowie Störungen in den Lieferketten.

Neben der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie führten anhaltende Versorgungsengpässe bei Halbleitern und die daraus resultierende eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen mit regionalen Unterschieden dazu, dass die Nachfrage nicht ausreichend bedient werden konnte.

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.

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Nach Erfüllung aller Vollzugsbedingungen haben die Brose Fahrzeugteile SE & Co. Kommanditgesellschaft (Brose) und die Volkswagen Finance Luxemburg S.A., eine Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zu Jahresbeginn 2022 ein gemeinsames Unternehmen im Bereich Entwicklung und Fertigung von Komplettsitzen, Sitzstrukturen und -komponenten sowie Innenraumlösungen etabliert. Dafür beteiligte sich Brose zur Hälfte an der bisherigen Volkswagen Konzerngesellschaft SITECH Sp. z o.o., Polkowice/Polen. An dem gemeinsamen Unternehmen halten Brose und Volkswagen jeweils 50 %, wobei Brose die industrielle Führung übernommen hat und das gemeinsame Unternehmen – Brose Sitech Sp. z o.o. – beherrscht. Volkswagen bilanziert Brose Sitech aufgrund des vorliegenden maßgeblichen Einflusses als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode. Aus der Umstellung der Bilanzierungsmethode ergab sich kein wesentlicher Ergebniseffekt für den Volkswagen Konzern.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. QUARTAL 2022

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	34.795	5.053	–	–	39.848	–3.179	36.669
Originalteile	3.660	1.608	–	–	5.268	–39	5.229
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	3.080	535	–	5.318	8.932	–1.025	7.907
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	2.911	187	–	–	3.099	–17	3.082
Power Engineering	–	–	761	–	761	0	761
Motorräder	186	–	–	–	186	–	186
Vermiet- und Leasinggeschäft	158	433	0	4.042	4.633	–321	4.312
Zinsen und ähnliche Erträge	55	1	–	2.001	2.057	–90	1.967
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–314	–9	–	–	–322	7	–315
Sonstige Umsatzerlöse	2.455	544	–	172	3.171	–226	2.944
	46.986	8.353	761	11.532	67.632	–4.890	62.742

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. QUARTAL 2021

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge ¹	37.954	4.061	–	–	42.015	–3.721	38.295
Originalteile	3.059	916	–	–	3.975	–34	3.941
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte ¹	2.905	433	–	4.997	8.334	–840	7.493
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	2.977	180	–	–	3.157	–18	3.139
Power Engineering	–	–	757	–	757	0	756
Motorräder	166	–	–	–	166	–	166
Vermiet- und Leasinggeschäft ¹	191	402	–	3.721	4.314	–439	3.875
Zinsen und ähnliche Erträge	48	2	–	1.941	1.990	–66	1.925
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	36	–10	–	0	26	27	53
Sonstige Umsatzerlöse ¹	2.225	456	–	179	2.860	–128	2.732
	49.562	6.438	757	10.837	67.594	–5.218	62.376

1 Ab dem 4. Quartal des Geschäftsjahres 2021 werden sämtliche Verkäufe von Gebrauchtfahrzeugen, die im Vorjahr in den Zeilen Fahrzeuge, Vermiet- und Leasinggeschäft und Sonstige Umsatzerlöse ausgewiesen wurden, der Zeile Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte zugeordnet. Zuvor war beispielsweise die Übernahme eines Leasingfahrzeuges vom Leasingnehmer in der Zeile Vermiet- und Leasinggeschäft ausgewiesen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

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

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 567 Mio. € (Vorjahr: 489 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 331 Mio. € (Vorjahr: 234 Mio. €), die im Wesentlichen in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen und in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen sind.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. QUARTAL		%
	2022	2021	
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	4.359	3.962	10,0
davon: aktivierte Entwicklungskosten	2.235	1.907	17,2
Aktivierungsquote in %	51,3	48,1	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.220	1.207	1,1
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	3.344	3.262	2,5

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		
	2022	2021	
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. €	6.724	3.414
Anteil von Minderheiten	Mio. €	40	35
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	129	136
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	6.555	3.244
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	3.851	1.902
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	2.704	1.342
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	13,05	6,45
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	13,11	6,51

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. MÄRZ 2022

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2022	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 31.03.2022
Immaterielle Vermögenswerte	77.689	2.773	-228	1.479	79.210
Sachanlagen	63.695	1.813	-264	3.041	62.732
Vermietete Vermögenswerte	59.699	5.603	2.826	2.667	59.808

6. Vorräte

Mio. €	31.03.2022	31.12.2021
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.783	9.331
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	6.306	6.559
Fertige Erzeugnisse, Waren	24.800	22.201
Kurzfristiges Vermietvermögen	4.885	5.291
Geleistete Anzahlungen	368	344
Sicherungsgeschäfte Vorräte	-10	-2
	46.132	43.725

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

Die Vorratsstruktur ist weiterhin durch die angespannte Versorgungssituation an den Märkten geprägt. Siehe hierzu auch die Ausführungen in der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	31.03.2022	31.12.2021
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.194	15.521
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	23.781	21.675
	40.975	37.195

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. März 2022 mit 336 Mio. € (Vorjahr: 133 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 Februar 2022 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2015 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 7 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1.100 Mio. € gekündigt.

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 am 21. März 2022 erfolgt.

Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem am 28. März 2022 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 2.250 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 10 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 3 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

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

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	31.03.2022	31.12.2021
Anleihen und Schuldverschreibungen	94.459	97.113
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	26.924	25.904
Einlagengeschäft	2.580	2.588
Leasingverbindlichkeiten	5.145	5.137
Übrige Finanzschulden	875	875
	129.984	131.618

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	31.03.2022	31.12.2021
Anleihen und Schuldverschreibungen	40.562	38.503
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	14.024	12.786
Einlagengeschäft	24.456	24.243
Leasingverbindlichkeiten	1.106	1.108
Übrige Finanzschulden	1.303	1.944
	81.451	78.584

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 2021 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. MÄRZ 2022

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	FAIR VALUE	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.03.2022
	Buchwert	Buchwert		Buchwert	Buchwert	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	13.931	13.931
Sonstige Beteiligungen	411	–	–	–	2.444	2.856
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	377	50.374	50.726	–	34.135	84.886
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	5.612	5.238	5.146	1.526	–	12.376
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	668	668
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	27	17.167	17.167	–	–	17.194
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	27	38.328	38.328	–	19.247	57.602
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.272	10.153	10.153	755	–	14.180
Ertragsteuerforderungen	–	5	5	–	1.828	1.833
Wertpapiere	22.353	37	37	–	–	22.390
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	44.847	44.847	–	–	44.847
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	124.839	123.597	–	5.145	129.984
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	955	2.455	2.471	2.168	–	5.577
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	80.345	80.345	–	1.106	81.451
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	24.413	24.413	–	–	24.413
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.326	10.452	10.452	2.554	–	14.332
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	5	5	–	594	599

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

Mio. €	ZUM	ZU FORTGEFÜHRTEN		DERIVATIVE	KEINER	BILANZ-
	FAIR VALUE	ANSCHAFFUNGSKOSTEN	FAIR VALUE	FINANZ-	BEWERTUNGS-	POSTEN
	BEWERTET	BEWERTET		IN SICHERUNGS-	KATEGORIE	ZUM
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	BEZIEHUNGEN	ZUGEORDNET	31.12.2021
				Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	12.531	12.531
Sonstige Beteiligungen	760	–	–	–	2.240	3.000
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	290	50.146	51.326	–	34.519	84.954
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.830	4.950	5.031	1.377	–	9.156
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	635	635
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	15.513	15.513	–	–	15.521
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	37.204	37.204	–	19.268	56.498
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.996	10.046	10.046	543	–	12.584
Ertragsteuerforderungen	–	9	9	–	1.608	1.618
Wertpapiere	22.495	37	37	–	–	22.532
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	39.723	39.723	–	–	39.723
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	142	142	–	532	674
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	126.481	131.359	–	5.137	131.618
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	728	2.419	2.437	1.320	–	4.466
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	77.476	77.476	–	1.108	78.584
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	23.624	23.624	–	–	23.624
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.009	10.112	10.112	1.880	–	13.002
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	27	27	–	588	614
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	142	142	–	96	238

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

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 53,4 Mrd. € (Vorjahr: 53,8 Mrd. €) und einen Fair Value von 53,7 Mrd. € (Vorjahr: 54,8 Mrd. €).

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

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.03.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	411	196	0	215
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	377	–	–	377
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	5.612	–	2.926	2.685
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	27	–	–	27
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	27	–	–	27
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.272	–	2.906	367
Wertpapiere	22.353	22.270	83	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	955	–	839	116
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.326	–	1.286	40

Mio. €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	760	579	0	181
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	290	–	–	290
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.830	–	1.477	1.353
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8	–	–	8
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	–	–	26
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.996	–	1.733	263
Wertpapiere	22.495	22.406	89	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	728	–	529	199
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.009	–	905	104

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.03.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.526	–	1.526	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	755	–	755	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.168	–	2.168	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.554	–	2.554	–

Mio. €	31.12.2021	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.377	–	1.377	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	543	–	543	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.320	–	1.320	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.880	–	1.880	–

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

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

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2022	2.119	303
Währungsänderungen	35	-1
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Gesamtergebnis	1.587	-112
erfolgswirksam	1.587	-112
erfolgsneutral	-	-
Zugänge (Zukäufe)	143	-
Realisierungen	-25	-29
Umgliederung in Stufe 1	-	-
Umgliederung in Stufe 2	-170	-5
Stand am 31.03.2022	3.690	156
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	1.587	112
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.587	112
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	1.379	117
Finanzergebnis	0	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	0	-
Stand am 01.01.2021	1.383	908
Währungsänderungen	32	10
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
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 Warentermingeschäfte, für die aufgrund der abnehmenden Restlaufzeit beobachtbare Marktkurse zur Bewertung zur Verfügung stehen, sodass keine Extrapolation mehr notwendig ist.

Für den Fair Value der Warentermingeschäfte 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 Warentermingeschäfte zum 31. März 2022 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 336 Mio. € (Vorjahr: 254 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 2022 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. März 2022 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 4 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 2022 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 444 Mio. € (Vorjahr: 395 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. März 2022 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 494 Mio. € (Vorjahr: 436 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 31. März 2022 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 6 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 31. März 2022 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 0 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. März 2022 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 13 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. März 2022 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 13 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 31. März 2022 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 7 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 9 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 7 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 9 Mio. € (Vorjahr: 4 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. €	31.03.2022	31.03.2021
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	44.847	36.440
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	–	2
Termingeldanlagen	–1.281	–572
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	43.565	35.869

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. QUARTAL	
	2022	2021
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	1.262	–1.241
Dividendenzahlungen	–155	–197
Aufnahmen von Anleihen	6.395	9.812
Tilgungen von Anleihen	–5.238	–8.537
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	–1.622	–1.901
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	–270	–253
	372	–2.317

13. Segmentberichterstattung

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

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

Das Segment Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion sowie den Vertrieb von Lastkraftwagen und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Wie bei den Pkw-Marken besteht eine Zusammenarbeit in den Bereichen Einkauf, Entwicklung und Vertrieb. Weitere Verzahnungen werden angestrebt. Seit dem zweiten Halbjahr 2021 ist hier auch das Geschäft von Navistar enthalten.

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

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

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

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

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

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

BERICHTSSEGMENTE 1. QUARTAL 2022

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	42.990	8.071	761	10.802	62.624	119	62.742
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	3.997	282	0	730	5.009	-5.009	-
Umsatzerlöse	46.986	8.353	761	11.532	67.632	-4.890	62.742
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	5.677	330	54	1.537	7.598	725	8.323

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	
	2022	2021
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	7.598	5.130
Nicht zugeordnete Bereiche	11	-9
Konzernfinanzierung	-12	-11
Konsolidierung/Holdingfunktion	726	-297
Operatives Ergebnis	8.323	4.812
Finanzergebnis	572	-349
Konzernergebnis vor Steuern	8.895	4.463

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	
	2022	2021	2022	2021
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	1	1	0
Aufsichtsräte	0	0	0	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	474	241	421	344
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	4.043	4.246	186	145
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	70	58	369	290
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	3	0	2	1

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	31.03.2022	31.12.2021	31.03.2022	31.12.2021
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	1	2	0
Aufsichtsräte	0	0	237	252
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.577	1.442	1.930	1.715
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	12.736	12.303	2.137	2.029
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	575	533	1.115	965
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	258	232	9	2

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 8.796 Mio. € (31. Dezember 2021: 8.756 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.718 Mio. € (31. Dezember 2021: 3.289 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 897 Mio. € (31. Dezember 2021: 737 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 358 Mio. € (31. Dezember 2021: 344 Mio. €).

Die Transaktionen mit nahestehenden Personen erfolgen regelmäßig 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 459 Mio. € (31. Dezember 2021: 391 Mio. €).

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 17 Mio. € (Vorjahr: 23 Mio. €) wertberichtigt. Im ersten Quartal 2022 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 0 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) an.

Der Volkswagen Konzern hat von Januar bis März 2022 Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 384 Mio. € (Vorjahr: 112 Mio. €) getätigt.

15. Rechtsstreitigkeiten

Dieselthematik

Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In Brasilien hat die Klägerin in der zweiten dort anhängigen verbraucherrechtlichen Sammelklage gegen das klageabweisende erstinstanzliche Urteil aus Oktober 2021 Berufung eingelegt.

In den Niederlanden hat das Gericht in der Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation im März 2022 ein Zwischenurteil erlassen und darin festgestellt, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Zudem sei das Gericht in Amsterdam für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande nicht zuständig. Gegen das Urteil kann Berufung eingelegt werden.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Im April 2022 hat Scania Rechtsmittel am Europäischen Gerichtshof gegen das Urteil des Gerichts der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) aus Februar 2022 im Zusammenhang mit der von der Europäischen Kommission verhängten Geldbuße wegen des Vorwurfs des unzulässigen Informationsaustauschs zwischen bestimmten Lkw-Herstellern eingelegt.

In der zunächst vom US District Court des Northern District von Kalifornien abschließend abgelehnten überarbeiteten kartellrechtlichen Sammelklage, in der behauptet wurde, dass mehrere Automobilhersteller, unter anderem die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, sich zwecks unrechtmäßiger Erhöhung von Fahrzeugpreisen abgestimmt und damit gegen US-amerikanische Kartell- und Verbraucherschutzgesetze verstoßen hätten, lehnte das US-Bundesberufungsgericht für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit) den Ende 2021 gestellten klägerischen Antrag auf erneute Verhandlung über den Beschluss, mit dem das Gericht die Entscheidung des US District Court bestätigt hatte, im Januar 2022 im Rechtsmittelverfahren ab. Im Februar 2022 hat ferner der District Court den Antrag zurückgewiesen, mit dem die Kläger die Einreichung einer neuen Klageschrift unter Aufhebung des bisherigen Urteils angestrebt hatten.

Die EU-Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) haben im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche durchsucht beziehungsweise förmliche Auskunftsverlangen zugestellt. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftersuchen der EU-Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2002 und bis heute dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und Vans bis zu 3,75 Tonnen) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten („recyclates, recyclability, recovery“) erfolgen. Die untersuchte Zuwiderhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG beantwortet momentan das Auskunftersuchen der Europäischen Kommission. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA.

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.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2022 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2021 keine wesentlichen Änderungen.

16. Eventualverbindlichkeiten

Gegenüber den im Geschäftsjahr 2021 beschriebenen Eventualverbindlichkeiten ergeben sich zum 31. März 2022 keine wesentlichen Veränderungen.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind im Vergleich zum Konzernabschluss 2021 mit 34,6 Mrd. € nahezu unverändert geblieben.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Scania hat am 8. April 2022 Rechtsmittel an den Europäischen Gerichtshof gegen das Urteil des Gerichts der Europäischen Union vom 2. Februar 2022 eingelegt. Die Zahlung der Geldbuße aus dem EU-Kartellverfahren in Höhe von 880,5 Mio. € zuzüglich Zinsen erfolgte am 12. April 2022 zur Vermeidung zusätzlicher Zinslasten.

Wolfsburg, 03. Mai 2022

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 2022 bis 31. März 2022, die Bestandteile des unterjährigen Finanzberichts nach § 115 Abs. 7 i.V.m. Abs. 2 Nr. 1 und 2 und Abs. 3 und 4 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

Hannover, 3. Mai 2022

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Matischiok
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.

Premium Plattform Elektrik (PPE)

Neue Fahrzeugplattform für elektrisch angetriebene Fahrzeuge der Premium-, Sport- und Luxusklasse. Die Komponenten und Funktionen dieser Plattform sind speziell auf die hohen Anforderungen in diesem Segment zugeschnitten. Mit dieser Plattform werden hohe Synergien insbesondere zwischen den Marken Audi, Porsche und Bentley erzielt.

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

12. Mai 2022

Hauptversammlung der Volkswagen AG

28. Juli 2022

Halbjahresfinanzbericht 2022

27. Oktober 2022

Zwischenbericht Januar – September 2022

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

