VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

Die Zukunft in der Hand

GESCHÄFTSBERICHT 2020

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	2020	2019	%
Mengendaten[1] in Tsd.			
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	9.305	10.975	−15,2
Absatz (Fahrzeuge)	9.157	10.956	−16,4
Produktion (Fahrzeuge)	8.900	10.823	−17,8
Belegschaft am 31.12.	662,6	671,2	−1,3
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €			
Umsatzerlöse	222.884	252.632	−11,8
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	10.607	19.296	−45,0
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	4,8	7,6	
Sondereinflüsse	−931	−2.336	−60,1
Operatives Ergebnis	9.675	16.960	−43,0
Operative Umsatzrendite (%)	4,3	6,7	
Ergebnis vor Steuern	11.667	18.356	−36,4
Umsatzrendite vor Steuern (%)	5,2	7,3	
Ergebnis nach Steuern	8.824	14.029	−37,1
Konzernbereich Automobile[2]			
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	13.885	14.306	−2,9
F&E-Quote (%)	7,6	6,7	
Cash-flow laufendes Geschäft	24.721	30.733	−19,6
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft[3]	18.364	19.898	−7,7
davon: Sachinvestitionen	11.065	14.007	−21,0
Sachinvestitionsquote (%)	6,1	6,6	
Netto-Cash-flow	6.357	10.835	−41,3
Netto-Liquidität am 31.12.	26.796	21.276	+ 25,9
Kapitalrendite (RoI) in %	6,5	11,2	
Konzernbereich Finanzdienstleistungen			
Eigenkapitalrendite vor Steuern[4](%)	8,8	10,8	

VOLKSWAGEN AG

	2020	2019	%
Mengendaten in Tsd.			
Belegschaft am 31.12.	118,7	119,2	−0,4
Finanzdaten nach HGB in Mio. €			
Umsatzerlöse	67.535	80.621	−16,2
Jahresüberschuss	6.338	4.958	+ 27,8
Dividende (€)			
je Stammaktie	4,80	4,80	
je Vorzugsaktie	4,86	4,86	

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: 17.175 (19.182) Mio. €.
4 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals.

Alle Zahlen im Bericht sind jeweils für sich gerundet; dies kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden neben den Werten des aktuellen Geschäftsjahres in Klammern dargestellt.
Reichweitenangaben zu Fahrzeugen wurden auf dem Rollenprüfstand über das Durchfahren der Zyklen nach der Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) ermittelt. WLTP-Reichweitenwerte für Serienfahrzeuge können ausstattungsbedingt abweichen. Die tatsächliche Reichweite variiert in der Praxis abhängig von verschiedenen weiteren Faktoren.

VOLKSWAGEN
AKTIENGESELLSCHAFT

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

THE KEY TO MOBILITY

1

AN UNSERE AKTIONÄRE

07 Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre
10 Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft
12 Bericht des Aufsichtsrats

2

KONZERNBEREICHE

23 Marken und Geschäftsfelder
26 Volkswagen Pkw
28 Audi
30 ŠKODA
32 SEAT
34 Bentley
36 Porsche
38 Volkswagen Nutzfahrzeuge
40 TRATON GROUP
42 Scania
44 MAN
46 Volkswagen Group China
48 Volkswagen Finanzdienstleistungen

3

CORPORATE GOVERNANCE

53 Konzernerklärung zur Unternehmensführung
62 Mitglieder des Vorstands
63 Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse
66 Vergütungsbericht (Teil des Konzernlageberichts)

4

KONZERNLAGEBERICHT

85 Ziele und Strategien
89 Steuerung und Kennzahlen
91 Struktur und Geschäftstätigkeit
94 Übernahmerechtliche Angaben
96 Geschäftsverlauf
110 Aktie und Anleihen
116 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
132 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
136 Nachhaltige Wertsteigerung
166 Prognosebericht
173 Risiko- und Chancenbericht
202 Aussichten für das Jahr 2021

5

KONZERNABSCHLUSS

207 Gewinn- und Verlustrechnung
208 Gesamtergebnisrechnung
210 Bilanz
212 Eigenkapitalentwicklung
214 Kapitalflussrechnung
215 Anhang
351 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
352 Bestätigungsvermerk

6

WEITERE INFORMATIONEN

364 Fünf-Jahres-Übersicht
365 Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
366 Glossar
368 Termine

Dieser Geschäftsbericht ist zur Jahrespressekonferenz am 16. März 2021 erschienen. Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um Verständnis, dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung die maskuline grammatische Form verwenden.

1

An unsere Aktionäre

AN UNSERE AKTIONÄRE

07 Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre
10 Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft
12 Bericht des Aufsichtsrats

Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre

in den zurückliegenden Monaten befanden wir uns im wohl größten Spannungsfeld der Unternehmensgeschichte – zwischen der Bewältigung der Covid-19-Pandemie und der Transformation in Richtung Tech-Unternehmen. Dabei war und ist die Entwicklung neuer digitaler Produkte, Services und Kundenschnittstellen die existenziellere Herausforderung für unseren Konzern.

Unser neuer Antrieb sind Daten und Strom. Wir verbessern das Ladeerlebnis für unsere E-Fahrzeuge. Wir ermöglichen Softwareupdates over-the-air – inklusive neuer Funktionen und Assistenzsysteme. Wir etablieren neue Vertriebsprozesse, überwiegend online, und wir kommunizieren direkt mit unseren Kunden – rund um die Uhr, wenn gewünscht.

Daten sind der neue Wohlstandsmotor für Volkswirtschaften. Ihre Verwertung stärkt die Kundenorientierung und sorgt für komfortablere, sicherere Mobilität. Durch digitale Upgrades und Zusatzdienste rund um das Fahrzeug entstehen neue Geschäftsfelder, die wir erschließen. Daten, vor allem im vollvernetzten Verkehr, werden Grundlage für das autonome Fahren, das individuelle Mobilität neu definiert. Wir planen deshalb innerhalb der kommenden fünf Jahre 27 Milliarden Euro in die Digitalisierung zu investieren – rund ein Fünftel der Gesamtinvestitionen des Konzerns.

Zwei Leuchtturmprojekte bringen den neuen Fokus auf Software und Daten mit High-Speed in die Volkswagen Welt. Audi führt im Jahr 2024 im Projekt „Artemis“ eine neue, konzernweite Softwareplattform ein, zuerst im Premiumsegment. Die Marke Volkswagen folgt 2026 mit dem Projekt „Trinity“ im Volumensegment. Beide Vorhaben stehen für völlig neue und durchdigitalisierte E-Modelle. Seit Juli 2020 programmiert unsere Car.Software Organisation das neue Betriebssystem vw.os, für den Ersteinsatz bei Artemis. Heute arbeiten dort mehr als 3.500, in fünf Jahren 10.000 IT-Experten: Coding wird zum Teil der Volkswagen DNA. Wir behalten das Gehirn des Autos auch in Zukunft bei uns.

Wir befinden uns auf neuem Spielfeld – mit Unternehmen, die aus der Tech-Welt in die Mobilität drängen, oft mit schier unbegrenztem Ressourcenzugang über die Kapitalmärkte. Der Volkswagen Konzern wird an der Börse heute als Teil des „Old Auto“ bewertet. Mit konsequenter Ausrichtung auf Software und Effizienz arbeiten wir daran, dies zu ändern. Das wertvollste Unternehmen der Welt wird wieder ein Mobilitätsunternehmen sein – und im Wettbewerb um „New Auto“ verfügt Volkswagen über eine der besten Ausgangspositionen.

In der „alten Welt“ des Fahrzeugbaus haben wir einen ausgezeichneten Stand erreicht: Bauqualität, Anmutung und Funktionalität unserer Fahrzeuge sind so gut wie nie. Nur mit höchstem Ertrag aus dem traditionellen Geschäft können wir die Transformation zum Digital-Unternehmen erfolgreich gestalten. Die Fixkosten des Konzerns wollen wir bis 2023 um fünf Prozent reduzieren. Auch im Einkauf setzen wir an und arbeiten daran, die Materialkosten über die nächsten zwei Jahre um sieben Prozent zu senken. Die Marken verbessern ihre Profitabilität durch Kostensenkungsprogramme. Und unser Portfolio, so diversifiziert wie nie zuvor, vereinfachen wir an den richtigen Stellen.

Zusätzlich stärkt unser Fokus auf nachhaltiges Handeln die Resilienz des Konzerns. Spätestens 2050 wird unser Unternehmen weltweit bilanziell klimaneutral sein – von den Lieferketten über unsere Werke und Geschäftsbereiche bis zur Nutzung der Fahrzeuge durch unsere Kunden. In der Pandemie konnten wir wichtige Fortschritte erzielen. Das heißt vor allem: mehr E-Autos auf die Straße bringen. Insgesamt hat der Konzern den Absatz vollelektrischer Fahrzeuge auf 231.600 verdreifacht.

Der Marktstart der Volkswagen ID.-Familie hatte großen Anteil daran. In Zwickau ist die Produktion des ID.3 und des ID.4 angelaufen. Letzterer rollt seit November 2020 auch in China in zwei neugebauten Fabriken vom Band. Wenn in den USA die Produktion des ID.4 im Jahr 2022 startet, erfüllt das E-SUV seinen Anspruch, das elektrische Weltauto zu sein.

Unser neuer Antrieb sind Daten und Strom.

– Herbert Diess –

Der Volkswagen ID.3 war im Jahr 2020 das erfolgreichste E-Auto im Konzern mit 56.000 Auslieferungen, gefolgt von Audi e-tron oder Porsche Taycan. In die E-Mobilität wollen wir in den nächsten fünf Jahren rund 35 Milliarden Euro und in die Hybridisierung des Modellportfolios weitere 11 Milliarden Euro investieren. Vor fünf Jahren haben wir durch die Entscheidung für den Elektro-Baukasten MEB den Startschuss für die E-Mobilität im Konzern gegeben – jetzt ist sie Kerngeschäft.

Im vergangenen Jahr konnten wir die Emissionen der Konzernflotte in Europa bereits deutlich gegenüber Vorjahr senken. Im Jahr 2021, wenn sich die E-Offensive durch Modelle wie den ŠKODA Enyaq iV voll entfaltet, werden wir die CO_2-Flottenziele der EU erfüllen und uns in den Folgejahren weiter verbessern – bis wir in naher Zukunft unsere überschüssigen CO_2-Kredite gewinnbringend handeln können.

In China konnten wir unsere 40-jährige Erfolgsgeschichte vor allem mit Blick auf emissionslose Mobilität fortschreiben. Durch unsere Anteilserhöhung im Joint Venture Volkswagen (Anhui) auf 75 Prozent beschleunigen wir die Elektrifizierung in unserem größten Markt. Beim chinesischen Batteriehersteller Gotion haben wir angekündigt, mit dem Erwerb von 26 Prozent zum größten Anteilseigner aufzusteigen. So weiten wir unsere Batterie-Kompetenz auf globaler Ebene aus.

Der neue Green Deal der EU führt zu einem höheren Batteriebedarf für Volkswagen im Jahr 2030. Um die politischen Klimaziele zu erreichen, müssen rein elektrische Fahrzeuge dann 55 Prozent unserer Auslieferungen in Europa ausmachen; deutlich mehr als bisher geplant. Das heißt auch: Wir werden neben unserem Batterie-Standort Salzgitter zwei weitere Batteriefabriken in Europa benötigen. Volkswagen ist vorbereitet – und unterstützt den Green Deal ebenso wie das Pariser Klimaschutzabkommen.

Unsere Nutzfahrzeugsparte TRATON plant, bis 2025 eine Milliarde Euro in die Elektrifizierung zu investieren. Das ist wichtig: Im Gütertransport und im öffentlichen Personennahverkehr lassen sich – im Vergleich zur Autoflotte – Emissionen schneller und mit einem Bruchteil an Ressourcen reduzieren. Die Global-Champion-Strategie wurde im Jahr 2020 vorangetrieben: TRATON hat in Japan ein E-Mobility-Joint Venture gegründet und die Übernahme des amerikanischen Herstellers Navistar angekündigt, Scania die erste Produktionsstätte in China auf den Weg gebracht. Gleichzeitig werden in Deutschland die Weichen auf Effizienz gestellt: MAN hat angefangen, seine Wettbewerbsfähigkeit durch Restrukturierungen zu erhöhen, um besser für die Transformation aufgestellt zu sein – auch Trucks und Busse werden elektrisch und autonom fahren.

Im Corona-Jahr 2020 haben viele unserer Beschäftigten ihre Arbeit in den Dienst der Allgemeinheit gestellt, um zur Eindämmung der Pandemie beizutragen. Volkswagen Südafrika baute eine ehemalige Fabrik in ein Krankenhaus um. SEAT fertigte in Spanien Beatmungshilfen. ŠKODA in Tschechien und Lamborghini in Italien produzierten Schutzmasken. Der Konzern stellte für 40 Millionen Euro Hilfsgüter bereit, suchte Produzenten in China und sorgte für den Transport nach Europa.

Gleichzeitig konnten wir mit einem 100-Punkte-Plan sichere Arbeitsbedingungen in der Produktion gewährleisten, globale Lieferketten aufrechterhalten und unsere Liquidität sicherstellen, vor allem durch gezieltes Lagermanagement. Volkswagen hat sich im Jahr der größten Krise seit Jahrzehnten robust und leistungsstark gezeigt. Zum Jahresabschluss verzeichnete der Konzern rund 15 Prozent weniger Auslieferungen gegenüber Vorjahr – gleichzeitig aber eine leichte Erhöhung des globalen Marktanteils. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen belief sich im Jahr 2020 auf 10,6 Milliarden Euro. Die Netto-Liquidität in Höhe von 26,8 Milliarden Euro unterstreicht die hervorragende Solidität des Konzerns. Sie liegt um 25,9 Prozent über dem Vorjahr.

Ich bin sehr stolz auf das, was unsere mehr als 660.000 Beschäftigen in dieser herausfordernden Zeit geleistet haben. Im Spannungsfeld zwischen Pandemie und Transformation haben wir den besten Stimmungswert bei der jährlichen Mitarbeiterbefragung erzielt. Unsere Unternehmenskultur konnten wir positiv verändern. Das bestätigte uns auch der Abschlussbericht des Teams des US-Monitorships im September 2020, mit dem wir vier Jahre lang an besseren Prozessen, mehr Transparenz und weniger Hierarchiedenken im Unternehmen gearbeitet haben. Unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern danke ich für Ihren Einsatz herzlich. Und auch bei Ihnen, sehr geehrte Anteilseignerinnen und Anteilseigner, möchte ich mich für Ihre Unterstützung bedanken.

Im Jahr 2021 starten wir nach Wechseln in den Vorständen unserer Marken und mit Murat Aksel, Arno Antlitz und Thomas Schmall als neue Mitglieder im Konzernvorstand mit einem neugeformten, schlagkräftigen Team durch. Ich werde konsequent einstehen für höheren Ertrag aus dem traditionellen Geschäft und für die volle Konzentration auf Softwarekompetenz. Es gibt bei Volkswagen viel zu tun, zu entscheiden, zu verändern – denn wir wandeln uns in den nächsten zehn Jahren mehr als in den fünfzig Jahren zuvor.

Die Transformation zum klimaneutralen, softwaregetriebenen Mobilitätskonzern schreitet 2021 schnell voran. Begleiten Sie uns dabei!

Herzlichst Ihr

Herbert Diess

Der Vorstand

der Volkswagen Aktiengesellschaft

Dr.-Ing. Herbert Diess
Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG
Markengruppe Volumen,
China

Hiltrud Dorothea Werner
Integrität und Recht

Murat Aksel
Einkauf

Gunnar Kilian
Personal und Truck & Bus

Oliver Blume
Vorstandsvorsitzender der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG,
Markengruppe Sport & Luxury

Frank Witter
Finanzen und IT

Markus Duesmann
Vorstandsvorsitzender der AUDI AG,
Markengruppe Premium

Thomas Schmall-von Westerholt
Technik,
Vorstandsvorsitzender der
Volkswagen Group Components

Bericht des Aufsichtsrats

(nach § 171 Abs. 2 AktG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der Schwerpunkt der Arbeit des Aufsichtsrats der Volkswagen AG und seiner Ausschüsse lag im Geschäftsjahr 2020 auf der strategischen Ausrichtung des Volkswagen Konzerns. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Berichtsjahr regelmäßig mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens. Den Aufgaben entsprechend, die uns nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegen, überwachten und unterstützten wir den Vorstand bei der Geschäftsführung und berieten ihn in Fragen der Unternehmensleitung. Dabei berücksichtigten wir stets die diesbezüglichen Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK). In sämtliche Entscheidungen, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung waren, wurde der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Turnusmäßig erörterten wir zudem strategische Überlegungen mit dem Vorstand.

Der Vorstand kam seinen Informationspflichten nach, die in der 2018 vom Aufsichtsrat beschlossenen Informationsordnung konkretisiert sind. Der Vorstand unterrichtete uns sowohl in schriftlicher als auch in mündlicher Form regelmäßig, zeitnah und umfassend, insbesondere über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Strategie, der Geschäftsentwicklung, der Planung und der Unternehmenssituation. Dazu gehörten auch die Risikolage und das Risikomanagement. Insofern informierte der Vorstand auch über weitere Verbesserungen des Risiko- und des Compliance-Managementsystems. Zudem erhielt der Aufsichtsrat vom Vorstand fortlaufend Informationen über die Compliance und weitere aktuelle Themen. Entscheidungsrelevante Unterlagen erreichten uns rechtzeitig vor den Sitzungen. Zu festen Terminen erhielten wir darüber hinaus einen detaillierten Bericht des Vorstands über die aktuelle Geschäftslage und die Vorausschätzung für das laufende Jahr. Im Falle von Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen gab uns der Vorstand ausführliche Erläuterungen dazu in schriftlicher oder mündlicher Form. Gemeinsam mit dem Vorstand analysierten wir die Ursachen der Abweichungen und leiteten daraus gegensteuernde Maßnahmen ab. Insbesondere zu den Auswirkungen der Covid-19-Pandemie berichtete der Vorstand ausführlich und zeitnah. In diesem Zusammenhang richtete der Vorstand einen Krisenstab ein. Die Protokolle über Sitzungen des Krisenstabs wurden dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats umgehend zur Verfügung gestellt. Darüber hinaus wurde im Aufsichtsrat ausführlich über die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und die Maßnahmen des Vorstands berichtet. In den Sitzungen des Sonderausschusses Dieselmotoren berichtete der Vorstand regelmäßig über die aktuellen Entwicklungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats traf sich zwischen den Sitzungsterminen zusätzlich regelmäßig mit dem Vorstandsvorsitzenden zu Gesprächen, in denen sie wichtige aktuelle Themen erörterten. Dazu gehörten neben der Aufarbeitung der Dieselthematik unter anderem die Konzernstrategie, die Planung, die Geschäftsentwicklung, die Risikolage und das Risikomanagement einschließlich der Fragen zu Integrität und Compliance des Volkswagen Konzerns. Der Aufsichtsratsvorsitzende führte in angemessenem Rahmen mit Investoren Gespräche über aufsichtsratsspezifische Themen sowie in Abstimmung mit dem Vorstand über nicht aufsichtsratsspezifische Themen. Über Gespräche mit Investoren informierte der Aufsichtsratsvorsitzende den Aufsichtsrat im Nachgang.

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2020 zu insgesamt 13 Sitzungen zusammen, dabei belief sich die durchschnittliche Präsenzquote auf rund 90,0%. Zudem wurden besonders eilige Angelegenheiten schriftlich oder unter Nutzung elektronischer Kommunikationsmittel entschieden. Insbesondere die Herausforderungen und Einschränkungen durch die Covid-19-Pandemie führten im Geschäftsjahr 2020 dazu, dass bei den Sitzungen des Aufsichtsrats mehr Flexibilität erforderlich war. Die Covid-19-Pandemie führte auch zu Reisebeschränkungen und stellte an die Mitglieder des Aufsichtsrats, die auch besondere Verantwortung in Wirtschaft und Politik wahrnehmen, zusätzliche Anforderungen. Mit Ausnahme von Herrn Dr. Al Abdulla haben dennoch alle Mit-

glieder des Aufsichtsrats an mehr als der Hälfte der Sitzungen des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, denen sie angehören, teilnehmen können. Mitglieder des Aufsichtsrats, denen es nicht möglich war, an einer Sitzung teilzunehmen, konnten sich auf Grundlage der vorbereitenden Unterlagen mit den Gegenständen der Sitzung befassen.

ARBEIT DER AUSSCHÜSSE

Um die ihm obliegenden Aufgaben zu erfüllen, hat der Aufsichtsrat fünf Ausschüsse gebildet: das Präsidium, den Nominierungsausschuss, den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG, den Prüfungsausschuss und seit Oktober 2015 den Sonderausschuss Dieselmotoren. Der Aufsichtsrat beschloss am 28. Mai 2020, die Zahl der Mitglieder des Präsidiums insbesondere mit Blick auf dessen zunehmende Aufgaben zu erhöhen. Dem Präsidium gehören seit dem 29. Mai 2020 – statt zuvor drei – jeweils vier Vertreter der Anteilseigner und vier Vertreter der Arbeitnehmer an. Die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium bilden den Nominierungsausschuss. Dem Sonderausschuss Dieselmotoren gehören jeweils drei Vertreter der Anteilseigner und drei Vertreter der Arbeitnehmer an. Den übrigen beiden Ausschüssen gehören je zwei Vertreter der Anteilseigner- und der Arbeitnehmerseite an. Die personelle Zusammensetzung dieser Ausschüsse zum 31. Dezember 2020 ist in der Konzernerklärung zur Unternehmensführung ersichtlich.

Das Präsidium des Aufsichtsrats kam im Berichtsjahr zu 20 Sitzungen zusammen. In seinen Sitzungen bereitete das Präsidium die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vor, beriet die personelle Besetzung des Vorstands und entschied unter anderem über dessen nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten sowie über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder.

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung zu nennen. Im Jahr 2020 traf sich dieser Ausschuss ein Mal.

Der Vermittlungsausschuss musste im Berichtsjahr nicht einberufen werden.

Der Prüfungsausschuss kam im abgelaufenen Geschäftsjahr zu fünf Sitzungen zusammen. Der Schwerpunkt lag dabei auf den Themen Jahres- und Konzernabschluss, Risikomanagementsystem einschließlich der Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und des internen Revisionssystems sowie Arbeit der Compliance-Organisation des Unternehmens. Zusätzlich befasste sich der Prüfungsausschuss mit den Quartalsberichten und dem Halbjahresfinanzbericht des Volkswagen Konzerns sowie mit aktuellen Fragen und der Überwachung der Rechnungslegung, des Rechnungslegungsprozesses und deren Kontrolle durch den Abschlussprüfer. Ferner befasste sich der Prüfungsausschuss mit der Einrichtung eines Systems zur Überwachung von Geschäften mit nahestehenden Personen (Related Party Transactions) gemäß neuen Vorgaben des Aktiengesetzes.

Der Sonderausschuss Dieselmotoren hat die Aufgabe, sämtliche Vorgänge im Zusammenhang mit der Dieselthematik zu koordinieren und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats vorzubereiten. Dazu wird der Sonderausschuss Dieselmotoren regelmäßig vom Vorstand unterrichtet. Zudem ist dieser Ausschuss mit der Prüfung etwaiger Konsequenzen aus den gewonnenen Erkenntnissen betraut. Der Vorsitzende des Sonderausschusses Dieselmotoren berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über dessen Arbeit. Im Jahr 2020 ist der Sonderausschuss Dieselmotoren zu zwei Sitzungen zusammengetreten, in denen unter anderem Berichte des Vorstands über den Stand zur Dieselthematik und die aktuellen Entwicklungen im Musterfeststellungsverfahren des Verbraucherzentrale Bundesverband sowie in verschiedenen anderen gerichtlichen Verfahren erörtert wurden.

Darüber hinaus trafen sich die Vertreter der Anteilseigner und der Arbeitnehmer in der Regel vor den Aufsichtsratssitzungen zu getrennten Vorbesprechungen.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten bei der Amtseinführung sowie bei der Aus- und Fortbildung im Zusammenhang mit ihrer Mitgliedschaft im Aufsichtsrat Unterstützung durch das Unternehmen; das Unternehmen unterstützt insbesondere bei der Organisation von Seminaren und übernimmt die Kosten der Seminare. Erstmals bestellte Aufsichtsratsmitglieder erhalten zudem die Gelegenheit, eingehend in spezifische Themen des Aufsichtsrats der Volkswagen AG eingeführt zu werden.

BERATUNGSPUNKTE IM AUFSICHTSRAT

Die erste Aufsichtsratssitzung des Berichtsjahres fand am 30. Januar 2020 statt, in der wir uns schwerpunktmäßig mit der strategischen Ausrichtung der Markengruppe Truck & Bus, insbesondere einem Verkauf der Anteile an der RENK AG, beschäftigten.

Auf der Agenda der Aufsichtsratssitzung am 14. Februar 2020 stand ein Bericht über die aktuellen Entwicklungen im Musterfeststellungsverfahren des Verbraucherzentrale Bundesverband e.V.

Am 28. Februar 2020 kam der Aufsichtsrat zu seiner nächsten Sitzung zusammen. Nach eingehender Prüfung billigten wir den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss und den Jahresabschluss der Volkswagen AG des Jahres 2019. Wir prüften den zusammengefassten Lagebericht, den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht 2019 sowie den vom Vorstand vorsorglich erstellten Bericht über die

Hans Dieter Pötsch

Beziehungen der Volkswagen AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht). Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung des Abhängigkeitsberichts kamen wir zu dem Schluss, dass gegen die Erklärung des Vorstands am Ende des Abhängigkeitsberichts keine Einwendungen zu erheben waren. Zu den weiteren Tagesordnungspunkten gehörten unter anderem der aktuelle Sachstand zur Dieselthematik, Finanzierungsmaßnahmen im Volkswagen Konzern, die vollständige Übernahme der Aktien der AUDI AG (Squeeze-out) sowie die Tagesordnung für die 60. ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG, insbesondere die Beschlussvorschläge des Aufsichtsrats.

In den Aufsichtsratssitzungen am 27. April und 12. Mai 2020 befassten wir uns mit dem Stand der Verfahren wegen des Verdachts des Verstoßes gegen das Wertpapierhandelsgesetz im Zusammenhang mit der Dieselthematik gegen den Vorsitzenden des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, Herrn Hans Dieter Pötsch, und den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, Herrn Dr. Herbert Diess.

Am 28. Mai 2020 kam der Aufsichtsrat zu seiner nächsten Sitzung zusammen. Neben personellen Angelegenheiten im Vorstand und im Aufsichtsrat, insbesondere mit Blick auf eine Vergrößerung des Präsidiums und die Bestellung weiterer Präsidiumsmitglieder, standen auch strategische Themen in Bezug auf Elektromobilität und autonomes Fahren, unter anderem die Verstärkung der E-Offensive in China durch Anteilserhöhung am Joint Venture JAC Volkswagen und die globale Allianz mit der Ford Motor Company, und der aktuelle Sachstand zur Dieselthematik auf der Tagesordnung.

Auf der Tagesordnung der Aufsichtsratssitzung am 8. Juni 2020 standen vorrangig personelle Angelegenheiten im Vorstand, insbesondere die einvernehmliche Beendigung des Amtes von Herrn Dr. Stefan Sommer als Mitglied des Vorstands.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 7. Juli 2020 befassten wir uns mit personellen Angelegenheiten im Vorstand, insbesondere der einvernehmlichen Beendigung des Amtes von Herrn Andreas Renschler als Mitglied des Vorstands, und diskutierten darüber hinaus strategische Themen mit Blick auf die Markengruppe Truck & Bus.

Im Mittelpunkt der Aufsichtsratssitzung am 29. Juli 2020 stand neben geringfügigen Änderungen in der Geschäftsordnung für den Prüfungsausschuss ein Beschluss über die Durchführung der 60. ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG in Form einer virtuellen Hauptversammlung am 30. September 2020.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 25. September 2020 beschäftigten wir uns eingehend mit dem Abschlussbericht des unabhängigen Monitors und erhielten einen aktuellen Überblick zum Integritäts- und Compliance-Programm Together4Integrity. Wir besprachen und entschieden im Rahmen von Zustimmungsvorbehalten über strategische Entscheidungen, insbesondere den Erwerb der Bildverarbeitungssparte von Hella sowie das Projekt „Artemis“ (Entwicklung von Elektroautos der nächsten Generation), und bereiteten die Hauptversammlung 2020 vor. Zudem erörterten wir den aktuellen Sachstand zur Dieselthematik und zum Ermittlungs-

verfahren gegen mehrere Personen aufgrund einer nach den Maßstäben des Betriebsverfassungsgesetzes möglicherweise überhöhten Vergütung des Vorsitzenden des Gesamt- und Konzernbetriebsrats. Ferner befassten wir uns mit der Überwachung von Geschäften mit nahestehenden Personen (Related Party Transactions) gemäß neuen Vorgaben des Aktiengesetzes.

Am 7. November 2020 kam der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, die überwiegend die strategische Ausrichtung der Markengruppe Truck & Bus, insbesondere mit Blick auf die Übernahme der Navistar, Inc. durch die TRATON SE im Rahmen der TRATON Global Championship Strategie, zum Inhalt hatte.

In der Aufsichtsratssitzung am 13. November 2020 befassten wir uns mit den Grundzügen des weiterentwickelten Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder. Ferner erörterten wir eingehend die Investitions- und Finanzplanung des Volkswagen Konzerns für die Jahre 2021 bis 2025. Einen weiteren Tagesordnungspunkt der Sitzung bildete der aktuelle Sachstand zur Dieselthematik. Zudem gaben wir zusammen mit dem Vorstand die jährliche Entsprechenserklärung zum DCGK ab.

Am 14. Dezember 2020 fand die letzte Aufsichtsratssitzung des Berichtsjahres statt. In dieser Sitzung beschlossen wir das weiterentwickelte Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder und befassten uns mit ergänzenden Fragen der Vorstandsvergütung. Ferner beschäftigten wir uns mit personellen Angelegenheiten im Vorstand, insbesondere der Bestellung der Herren Murat Aksel, Dr. Arno Antlitz und Thomas Schmall-von Westerholt zu Mitgliedern des Vorstands, und einer Neuordnung der Geschäftsverteilung.

Durch Umlaufbeschlüsse haben wir im Berichtsjahr unter anderem die Verlängerung der Bestellung von Herrn Frank Witter zum Mitglied des Vorstands, die Grundzüge der Fragenbeantwortung in der virtuellen Hauptversammlung, den Antrag auf gerichtliche Bestellung der Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY) zum Prüfer für den Halbjahresfinanzbericht und den Zwischenbericht für das dritte Quartal, der wegen der Verschiebung der ordentlichen Hauptversammlung erforderlich wurde, beschlossen.

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Sitzungen des Plenums und der Ausschüsse sowie die individuelle Teilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats im Jahr 2020:

	Sitzungen des Plenums	Sitzungen der Ausschüsse
Hans Dieter Pötsch	11 von 13	17 von 21
Jörg Hofmann	13 von 13	19 von 20
Dr. Hussain Ali Al Abdulla	3 von 13	–
Dr. Hessa Sultan Al Jaber	9 von 13	–
Dr. Bernd Althusmann	12 von 13	2 von 2
Kai Bliesener (seit 20.06.2020)	6 von 6	–
Dr. Hans-Peter Fischer	13 von 13	–
Marianne Heiß	12 von 13	5 von 5
Johan Järvklo (bis 29.05.2020)	4 von 6	–
Ulrike Jakob	13 von 13	–
Dr. Louise Kiesling	13 von 13	–
Peter Mosch	13 von 13	22 von 22
Bertina Murkovic	13 von 13	15 von 15
Bernd Osterloh	12 von 13	27 von 27
Dr. Hans Michel Piëch	13 von 13	13 von 13
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	13 von 13	7 von 7
Dr. Wolfgang Porsche	13 von 13	23 von 23
Conny Schönhardt	13 von 13	5 von 5
Athanasios Stimoniaris	13 von 13	–
Stephan Weil	9 von 13	18 von 21
Werner Weresch	13 von 13	–

INTERESSENKONFLIKTE

Herr Hans Dieter Pötsch war bis Oktober 2015 Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG. Sein Wechsel in den Aufsichtsrat war unabhängig von der Dieselthematik bereits geplant. Um denkbare Interessenkonflikte zu vermeiden, hat Herr Pötsch zu Diskussionen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats, die sein Verhalten im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffen könnten, grundsätzlich den Sitzungsraum verlassen. Herr Pötsch nahm insbesondere nicht an den Sitzungen des Aufsichtsrats am 27. April 2020 und am 12. Mai 2020 teil, in denen wir uns mit dem Stand der Verfahren wegen des Verdachts des Verstoßes gegen das Wertpapierhandelsgesetz im Zusammenhang mit der Dieselthematik gegen den Vorsitzenden des Aufsichtsrats und den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG befassten. Bei ergänzenden Informationen zu diesem Thema in der Sitzung des Aufsichtsrats am 28. Mai 2020 verließ Herr Pötsch den Raum. Ferner nahmen Herr Pötsch und Herr Stephan Weil in der Sitzung des Aufsichtsrats am 28. Februar 2020 nicht an der Beratung und Beschlussfassung über die Beendigung des Beschlussmängelklageverfahrens der Verbraucherzentrale für Kapitalanleger e.V. teil, das Beschlüsse der ordentlichen Hauptversammlung 2017 zur Entlastung von unter anderem den Herren Pötsch und Weil betraf.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig leitete ab Herbst 2016 Ermittlungsverfahren gegen mehrere Personen ein aufgrund einer nach den Maßstäben des Betriebsverfassungsgesetzes möglicherweise überhöhten Vergütung des Vorsitzenden des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG, Herrn Bernd Osterloh, sowie weiterer Mitglieder des Betriebsrats. Um denkbare Interessenkonflikte zu vermeiden, hat Herr Osterloh zu Diskussionen und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats, die im Zusammenhang mit einer ihm gewährten, nach den Maßstäben des Betriebsverfassungsgesetzes möglicherweise überhöhten, Vergütung stehen, grundsätzlich den Sitzungsraum verlassen, unter anderem etwa in der Sitzung des Aufsichtsrats am 25. September 2020.

Andere Interessenkonflikte sind im Berichtsjahr weder angezeigt worden noch erkennbar aufgetreten.

CORPORATE GOVERNANCE UND ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Die Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK im Volkswagen Konzern war ein Schwerpunktthema in der Aufsichtsratssitzung am 13. November 2020. Wir diskutierten eingehend die Vorgaben und gaben zusammen mit dem Vorstand die jährliche Erklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des DCGK ab.

Die gemeinsamen Entsprechenserklärungen von Vorstand und Aufsichtsrat sind auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html dauerhaft zugänglich. Weitere Ausführungen zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK finden Sie in der Konzernerklärung zur Unternehmensführung.

Zudem befassten sich der Aufsichtsrat und insbesondere der Prüfungsausschuss mit den neuen Regelungen des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) zur Behandlung von Geschäften mit nahestehenden Personen (Related Party Transactions). Zu diesem Zweck stimmte der Prüfungsausschuss mit dem Vorstand ein geeignetes Verfahren zur laufenden Überwachung der Related Party Transactions des Volkswagen Konzerns ab. Der Prüfungsausschuss beauftragte EY, in regelmäßigen Stichprobenkontrollen zu prüfen, ob Geschäfte mit nahestehenden Personen im ordentlichen Geschäftsgang und zu marktüblichen Bedingungen getätigt wurden. Im Berichtsjahr waren gemäß den gesetzlichen Regelungen weder Veröffentlichungen noch Zustimmungsentscheidungen des Aufsichtsrats zu Related Party Transactions erforderlich.

BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Johan Järvklo, Generalsekretär des Europäischen und des Weltkonzernbetriebsrats der Volkswagen AG, hat sein Mandat im Aufsichtsrat der Volkswagen AG mit Wirkung zum 29. Mai 2020 niedergelegt. Herr Järvklo gehörte dem Aufsichtsrat seit dem 22. November 2015 an. Als Nachfolger wurde Herr Kai Bliesener, Ressortleiter Fahrzeugbau und Koordinator Automobil- und Zulieferindustrie bei der IG Metall, mit Wirkung zum 20. Juni 2020 gerichtlich ersatzbestellt.

Mit Ablauf der 60. ordentlichen Hauptversammlung endete turnusgemäß die Amtszeit von Herrn Dr. Hussain Ali Al Abdulla im Aufsichtsrat der Volkswagen AG. Die Hauptversammlung wählte Herrn Dr. Al Abdulla für eine weitere volle Amtszeit als Vertreter der Anteilseigner zum Mitglied des Aufsichtsrats.

Mit Wirkung zum 1. April 2020 trat Herr Markus Duesmann sein Amt als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und als Mitglied und Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG an. Er folgte damit auf Herrn Abraham Schot, der mit Wirkung zum 31. März 2020 einvernehmlich aus dem Unternehmen ausschied. Im Vorstand der Volkswagen AG ist Herr Duesmann insbesondere für die Markengruppe Premium zuständig.

Mit Wirkung zum 30. Juni 2020 schied Herr Dr. Stefan Sommer aus dem Vorstand der Volkswagen AG aus. Herr Dr. Sommer war seit dem 1. September 2018 Mitglied des Vorstands und zuletzt verantwortlich für den Geschäftsbereich Komponente und Beschaffung. Er verließ das Unternehmen auf eigenen Wunsch und im besten gegenseitigen Einvernehmen. Der Geschäftsbereich Komponente und Beschaffung wurde zunächst kommissarisch von Herrn Frank Witter, Mitglied des Vorstands für Finanzen und IT, verantwortet. Mit Wirkung zum 1. Januar 2021 bestellte der Aufsichtsrat die Herren Murat Aksel und Thomas Schmall-von Westerholt als neue Mitglieder des Vorstands. Der Aufsichtsrat beschloss ferner, den bisherigen Geschäftsbereich Komponente und Beschaffung in die Geschäftsbereiche Technik und Einkauf aufzuteilen. Den Geschäftsbereich Technik hat zum 1. Januar 2021 Herr Schmall-von Westerholt, den Geschäftsbereich Einkauf hat Herr Aksel übernommen. Ferner beschloss der Aufsichtsrat, dass als Nachfolger für das planmäßig ausscheidende Mitglied des Vorstands Frank Witter Herr Dr. Arno Antlitz zum Mitglied des Vorstands bestellt und dessen Geschäftsbereich übernehmen wird.

Mit Wirkung zum 15. Juli 2020 schied Herr Andreas Renschler im besten gegenseitigen Einvernehmen aus dem Vorstand der Volkswagen AG und aus dem Vorstand der TRATON SE aus. Für den bisher von Herrn Renschler im Vorstand der Volkswagen AG verantworteten Geschäftsbereich Truck & Bus übernahm Herr Gunnar Kilian, Mitglied des Vorstands für Personal und Truck & Bus, die Verantwortung.

Allen ausgeschiedenen Aufsichtsrats- und Vorstandsmitgliedern danken wir ausdrücklich für ihre geleistete Arbeit.

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG

Unserem Vorschlag folgend, wählte die Hauptversammlung der Volkswagen AG am 30. September 2020 die Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY) zum Abschlussprüfer und zum Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2020. Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss der Volkswagen AG und den Volkswagen Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte.

Der Aufsichtsrat hat EY auch mit einer externen inhaltlichen Überprüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2020 beauftragt.

Darüber hinaus analysierte der Abschlussprüfer das Risikomanagement- und das Interne Kontrollsystem. Er stellte abschließend fest, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen getroffen hat, um Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen. Der vom Vorstand vorgelegte Bericht über die Beziehungen der Volkswagen AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 wurde ebenfalls vom Abschlussprüfer geprüft und mit folgendem Vermerk versehen: „Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind und bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war."

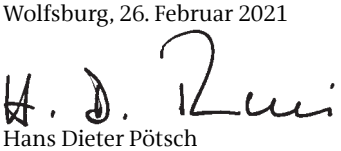
Für die Sitzungen des Prüfungsausschusses und des Aufsichtsrats am 25. beziehungsweise 26. Februar 2021 erhielten die Mitglieder dieser Gremien jeweils rechtzeitig die Jahres- und Konzernabschlussunterlagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts, die Unterlagen zum zusammengefassten Lagebericht sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und den Bericht von EY zur externen inhaltlichen Überprüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2020. In beiden Sitzungen berichtete der Abschlussprüfer umfassend über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung und stand für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Ferner stand der Vorsitzende des Prüfungsausschusses mit dem Abschlussprüfer auch zwischen den Sitzungen und zur Vorbereitung der Sitzungen des Prüfungsausschusses in engem Austausch.

Der Prüfungsausschuss hat unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und des Gesprächs mit ihm sowie auf Basis eigener Feststellungen die Unterlagen für die Prüfung des Konzernabschlusses, des Jahresabschlusses der Volkswagen AG, des zusammengefassten Lageberichts, des Abhängigkeitsberichts sowie des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2020 durch den Aufsichtsrat vorbereitet und darüber in der Aufsichtsratssitzung am 26. Februar 2021 berichtet. Im Anschluss daran hat er dem Aufsichtsrat empfohlen, den Jahres- und den Konzernabschluss zu billigen. In Kenntnis und unter Berücksichtigung des Berichts des Prüfungsausschusses und des Berichts des Abschlussprüfers sowie in Gespräch und Diskussion mit dem Abschlussprüfer haben wir die Unterlagen einer eingehenden Prüfung unterzogen. Wir kamen zu dem Ergebnis, dass die Unterlagen ordnungsgemäß sind und die im zusammengefassten Lagebericht dargestellten Einschätzungen des Vorstands zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns den Einschätzungen des Aufsichtsrats entsprechen.

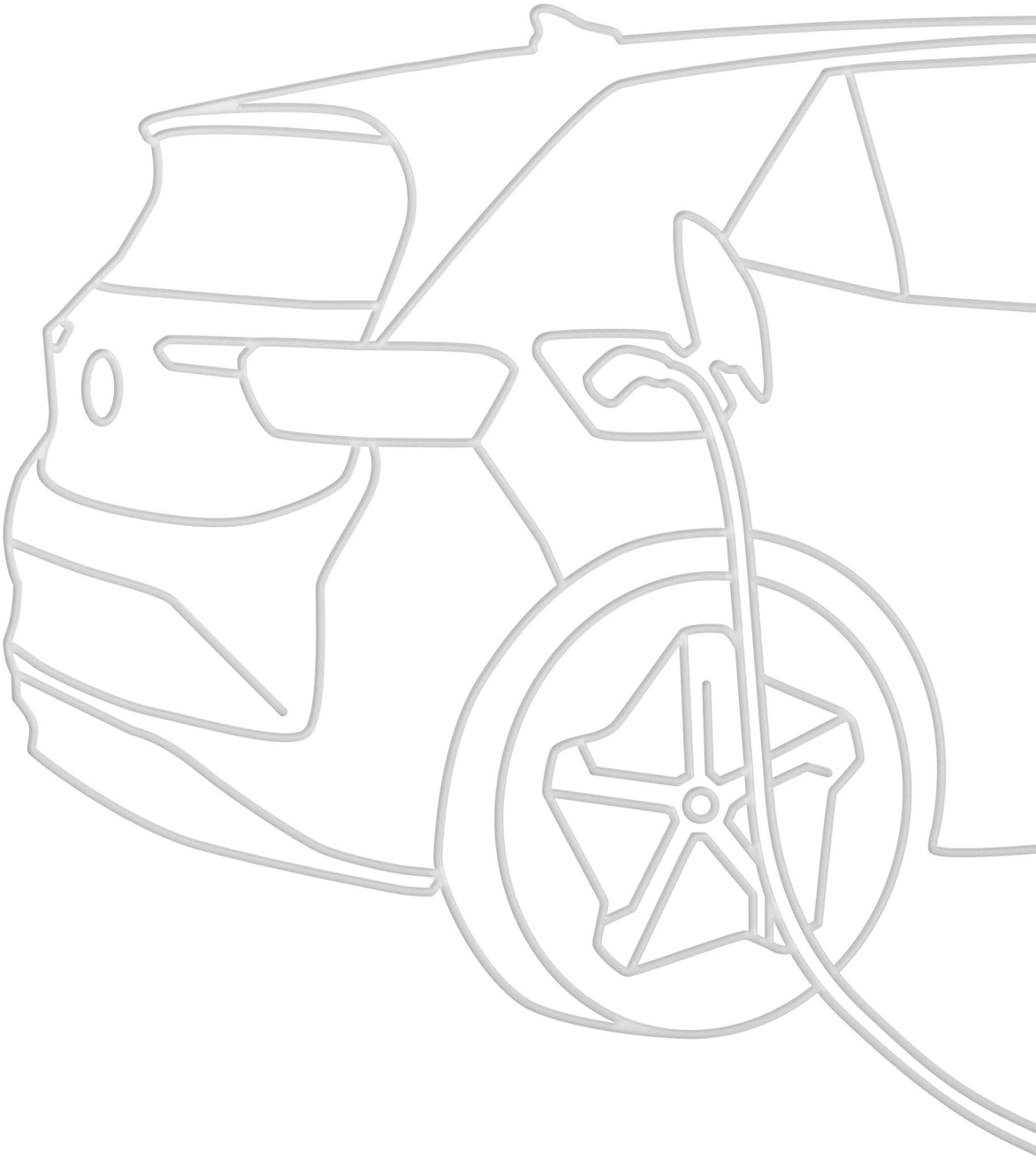
In unserer Sitzung am 26. Februar 2021, an der auch der Abschlussprüfer bei den Tagesordnungspunkten mit Bezug zum Jahres- und Konzernabschluss, zum Abhängigkeitsbericht und zum zusammengefassten Lagebericht teilnahm, stimmten wir deshalb dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung des Abhängigkeitsberichts sind gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Abhängigkeitsberichts keine Einwendungen zu erheben. Den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands haben wir unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre geprüft und uns dem Vorschlag angeschlossen. EY hat eine externe inhaltliche Überprüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2020 zur Erlangung begrenzter Sicherheit durchgeführt und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt. EY nahm in unserer Sitzung am 26. Februar 2021 auch bei den Tagesordnungspunkten mit Bezug zum zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht 2020 teil. Der Aufsichtsrat hatte nach seiner eigenständigen Prüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2020 keine Einwendungen.

Für die im Jahr 2020 geleistete Arbeit sprechen wir dem Vorstand, dem Betriebsrat, dem Management sowie allen Mitarbeitern der Volkswagen AG und den Beschäftigten der mit ihr verbundenen Unternehmen großen Dank und unsere besondere Anerkennung aus. Angesichts neuer und in ihrem Ausmaß bisher nicht gekannter Herausforderungen, die die Covid-19-Pandemie mit sich bringt, haben sie alle mit hohem persönlichen Einsatz und Verantwortungsbewusstsein einen entscheidenden Beitrag dazu geleistet, dass der Volkswagen Konzern trotzdem auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2020 zurückblicken kann.

Wolfsburg, 26. Februar 2021



Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Aufsichtsrats



2
Konzernbereiche

KONZERNBEREICHE

23 Marken und Geschäftsfelder
26 Volkswagen Pkw
28 Audi
30 ŠKODA
32 SEAT
34 Bentley
36 Porsche
38 Volkswagen Nutzfahrzeuge
40 TRATON GROUP
42 Scania
44 MAN
46 Volkswagen Group China
48 Volkswagen Finanzdienstleistungen

Marken und Geschäftsfelder

Das Geschäftsjahr 2020 war für den Volkswagen Konzern stark von der Covid-19-Pandemie beeinflusst, was zu geringeren Werten bei Absatz, Umsatz und Ergebnis führte. Aus der Dieselthematik resultierten zudem negative Sondereinflüsse.

DIE KONZERNSTRUKTUR

Der Volkswagen Konzern gliedert sich in die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Dabei setzt sich der Konzernbereich Automobile aus den Bereichen Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering zusammen. Die Aktivitäten des Konzernbereichs Automobile umfassen vor allem die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren und Fahrzeugsoftware, die Produktion und den Vertrieb von Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw, Bussen und Motorrädern sowie das Geschäft mit Originalteilen, Großdieselmotoren, Turbomaschinen, Spezialgetrieben und Komponenten der Antriebstechnik. Das Angebot wird sukzessive durch Mobilitätslösungen ergänzt. Die Marke Ducati ist der Marke Audi und somit dem Bereich Pkw zugeordnet. Die Tätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Fahrzeug-Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement und Mobilitätsangebote.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Bereich Pkw
Volkswagen Pkw
Audi
ŠKODA
SEAT
Bentley
Porsche Automobile
Volkswagen Nutzfahrzeuge
Sonstiges

Bereich Nutzfahrzeuge
Scania Vehicles and Services
MAN Nutzfahrzeuge

Bereich Power Engineering
Power Engineering

KONZERNBEREICH FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Händler- und Kundenfinanzierung
Leasing
Direktbank
Versicherungen
Flottenmanagement
Mobilitätsangebote

In diesem Kapitel erläutern wir die wesentlichen Mengen- und Finanzzahlen der Konzernmarken sowie von Volkswagen Finanzdienstleistungen. Aufgrund der für den Volkswagen Konzern hohen Bedeutung der Geschäftsentwicklung auf dem weltweit größten Einzelmarkt berichten wir in diesem Kapitel darüber hinaus über den Geschäftsverlauf und das Ergebnis unseres Engagements in China.

Die Produktionszahlen und Auslieferungen an Kunden differenzieren wir nach Fahrzeugmarken und deren Modellen, die das entsprechende Markenlogo tragen. Die Absatzzahlen enthalten die von den jeweiligen Markengesellschaften verkauften Fahrzeuge einschließlich der Modelle anderer Konzernmarken. Aus der Geschäftsentwicklung in China ergeben sich zum Teil deutliche Unterschiede zwischen den Auslieferungszahlen und dem Absatz.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Im Jahr 2020 war das Geschäft des Volkswagen Konzerns und seiner Marken stark von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. In der Folge ergaben sich konzernweit geringere Werte bei Absatz-, Umsatz- und Ergebnis. Der Volkswagen Konzern erzielte im Berichtsjahr ein Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen in Höhe von 10,6 (19,3) Mrd. €. Sondereinflüsse aus der Dieselthematik belasteten das Ergebnis mit –0,9 (–2,3) Mrd. €.

Der Absatz des Volkswagen Konzerns ging im vergangenen Geschäftsjahr pandemiebedingt auf 9,2 (11,0) Mio. Fahrzeuge zurück. Die Umsatzerlöse sanken um 11,8 % auf 222,9 Mrd. €.

In der Region Europa/Übrige Märkte gab der Absatz im Vergleich zum Vorjahr um 19,1 % auf 3,9 Mio. Fahrzeuge nach. Die Covid-19-Pandemie wirkte sich insbesondere ab dem Ende des ersten Quartals negativ auf das Geschäft aus. Die Umsatzerlöse gingen volumenbedingt auf 133,5 (154,0) Mrd. € zurück. Zudem wirkten Wechselkurseffekte negativ, Mixeffekte positiv.

Auf den Märkten Nordamerikas traten die negativen Effekte aus der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 mit zeitlicher Verzögerung mit Beginn des zweiten Quartals ein. Dort lag unser Absatz im Berichtszeitraum mit 744 Tsd. Fahrzeugen um 22,1 % unter dem Vorjahreswert. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 36,8 (43,4) Mrd. €.

Im Jahr 2020 setzten wir auf den Märkten der Region Südamerika 471 Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 22,4 % weniger als ein Jahr zuvor. Die Covid-19-Pandemie belastete vor allem im zweiten und dritten Quartal die Nachfrage. Der Volumenrückgang und eine ungünstige Wechselkursentwicklung führten dazu, dass die Umsatzerlöse um 23,6 % auf 8,6 Mrd. € sanken.

Nachdem die Covid-19-Pandemie zu Jahresbeginn zuerst die Region Asien-Pazifik betroffen hatte, legte die Nachfrage im Jahresverlauf wieder zu. Im Geschäftsjahr 2020 belief sich der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – auf 4,0 (4,5) Mio. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse stiegen auf 44,3 (44,0) Mrd. €. Darin nicht enthalten sind die Umsatzerlöse unserer chinesischen Joint Ventures, da diese At Equity konsolidiert werden.

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen in Fremdwährung belasteten im abgelaufenen Geschäftsjahr die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns um 345 Mio. €; im Vorjahr hatten sie eine Erhöhung um 11 Mio. € zur Folge.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Volkswagen Pkw	2.835	3.677	71.076	88.407	454	3.785
Audi	1.017	1.200	49.973	55.680	2.739	4.509
ŠKODA	849	1.062	17.081	19.806	756	1.660
SEAT	484	667	9.198	11.496	−339	445
Bentley	11	12	2.049	2.092	20	65
Porsche Automobile[1]	265	277	26.086	26.060	4.021	4.210
Volkswagen Nutzfahrzeuge	345	456	9.358	11.473	−454	510
Scania Vehicles and Services[2]	73	101	11.521	13.934	748	1.506
MAN Nutzfahrzeuge	118	143	10.838	12.663	−631	402
Power Engineering	–	–	3.640	3.997	−268	159
VW China[3]	3.577	4.048	–	–	–	–
Sonstiges[4]	−418	−685	−26.573	−30.931	759	−917
Volkswagen Finanzdienstleistungen	–	–	38.637	37.957	2.803	2.960
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	**–**	**–**	**–**	**–**	**10.607**	**19.296**
Sondereinflüsse	–	–	–	–	−931	−2.336
Volkswagen Konzern	**9.157**	**10.956**	**222.884**	**252.632**	**9.675**	**16.960**
Konzernbereich Automobile[5]	9.157	10.956	182.106	212.473	6.664	13.748
davon: Bereich Pkw	8.965	10.713	156.311	182.031	7.224	12.188
Bereich Nutzfahrzeuge	191	243	22.156	26.444	−79	1.653
Bereich Power Engineering	–	–	3.640	3.997	−482	−93
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	–	–	40.778	40.160	3.012	3.212

1 Porsche (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 28.695 (28.518) Mio. €, Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen 4.176 (4.396) Mio. €.
2 Scania (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 11.950 (14.391) Mio. €, Operatives Ergebnis 855 (1.648) Mio. €.
3 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten. Diese chinesischen Gesellschaften werden At Equity konsolidiert und erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 3.602 (4.425) Mio. €.
4 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.
5 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	2020	2019	2020	2019
Europa/Übrige Märkte	3.929	4.856	133.499	153.999
Nordamerika	744	956	36.810	43.351
Südamerika	471	607	8.632	11.297
Asien-Pazifik[1]	4.012	4.538	44.288	43.974
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	−345	11
Volkswagen Konzern[1]	**9.157**	**10.956**	**222.884**	**252.632**

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

Volkswagen Pkw feierte im Geschäftsjahr 2020 das Marktdebüt des ID.3, das erste Modell auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens. Mit dem ID.4 wurde die Palette der Elektrofahrzeuge zudem um einen vollelektrischen SUV erweitert.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Marke Volkswagen Pkw will „Menschen bewegen, Menschen voranbringen". Im Mittelpunkt der Strategie TRANSFORM 2025+ steht daher eine weltweite Modelloffensive, mit der die Marke die Führungsrolle im Volumensegment bei Innovationen, Technologie und Qualität anstrebt.

Für die Marke Volkswagen Pkw ging im Geschäftsjahr 2020 der ID.3 an den Start, das erste Modell auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB). Er ist vollelektrisch, effizient und vernetzt unterwegs und ist ein Meilenstein auf dem Weg zur emissionsfreien Mobilität für eine breite Kundengruppe. Ende des Jahres 2020 folgte der ID.4, der erste vollelektrische SUV der Marke. Kraftvolle Proportionen, fließende Linien und ein plastisch geformtes Heck prägen das Exterieur und verleihen dem Allrounder hohe aerodynamische Qualität. Der Innenraum besticht durch ein großzügiges Platzangebot, puristisches Design und nachhaltige Bezugsmaterialien. Der ID.4 soll zukünftig in den Kernmärkten Europa, China und später auch den USA gefertigt und verkauft werden. Die beliebte Golf-Familie wurde im Berichtsjahr, basierend auf der achten Generation des Bestsellers, um weitere Derivate ergänzt, darunter der geräumige Golf Variant, der robuste Golf Alltrack oder die sportliche Ikone Golf GTI. Mit dem Arteon Shooting Brake brachte Volkswagen Pkw 2020 eine neue Karosserieversion in der Arteon-Baureihe auf den Markt, die das Konzept des Variant völlig neu interpretiert und das Modellangebot der Marke im Mittelklasse-Segment erweitert. Darüber hinaus trieb die Marke die Elektrifizierung ihres Portfolios mit der Einführung von Plug-In-Hybridvarianten der Modelle Golf, Tiguan, Arteon, Arteon Shooting Brake und Touareg voran.

Die Marke Volkswagen Pkw lieferte im Geschäftsjahr 2020 weltweit 5,3 Mio. Fahrzeuge aus (–15,1 %). In nahezu allen Märkten lagen die Verkaufszahlen pandemiebedingt unter dem Vorjahreswert. Der T-Cross konnte entgegen dem Trend Zuwächse verzeichnen, auch der neue Atlas Cross Sport war sehr beliebt.

Im Berichtsjahr setzte die Marke Volkswagen Pkw 2,8 (3,7) Mio. Fahrzeuge ab. Die Differenz zwischen Auslieferungen und Absatz beruht im Wesentlichen darauf, dass die fahrzeugproduzierenden Joint Ventures in China nicht den Gesellschaften der Marke Volkswagen Pkw zugerechnet werden.

Im Jahr 2020 fertigte die Marke Volkswagen Pkw weltweit 5,1 (6,2) Mio. Fahrzeuge. Im Werk Zwickau lief 2020 das letzte Fahrzeug mit Verbrennungsmotor vom Band. Mit dem ID.3 und dem ID.4 werden dort nun ausschließlich Elektromodelle der Marke Volkswagen Pkw und künftig auch der Marken Audi und SEAT gebaut.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Marke Volkswagen Pkw gaben 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 19,6 % auf 71,1 Mrd. € nach. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen sank auf 0,5 (3,8) Mrd. €. Die Belastungen aus dem Volumenrückgang infolge der Covid-19-Pandemie sowie aus der Wechselkursentwicklung konnten nicht durch geringere Fixkosten und eine verbesserte Preispositionierung kompensiert werden. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen lag bei 0,6 (4,3) %. Aus der Dieselthematik ergaben sich Sondereinflüsse in Höhe von –0,8 (–1,9) Mrd. €.

5,1 Mio.

Produzierte Fahrzeuge weltweit

PRODUKTION

Fahrzeuge	2020	2019
Tiguan	754.276	910.926
Passat/Magotan	477.892	543.706
Polo/Virtus	467.765	706.052
Jetta/Sagitar	422.908	541.715
Lavida	416.209	514.698
Golf	408.528	679.351
Bora	329.263	345.077
T-Cross	285.824	274.071
T-Roc	285.299	328.069
Atlas/Teramont	178.954	183.648
Santana	174.966	244.132
JETTA	165.681	68.612
Tharu/Taos	149.781	136.899
Gol	117.471	151.241
Lamando	65.730	92.903
ID.3	64.259	50
up!	59.786	108.676
Touran	56.833	90.366
Arteon/CC	55.899	51.868
Saveiro	41.146	54.941
Touareg	41.136	52.859
Sharan/Viloran	32.142	25.681
Fox/Suran	12.184	44.275
Phideon	10.344	13.750
ID.4	6.487	–
Beetle	–	20.580
	5.080.763	**6.184.146**

MARKE VOLKSWAGEN PKW

	2020	2019	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	5.328	6.279	–15,1
Absatz	2.835	3.677	–22,9
Produktion	5.081	6.184	–17,8
Umsatzerlöse (Mio. €)	71.076	88.407	–19,6
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	454	3.785	–88,0
Operative Umsatzrendite (%)	0,6	4,3	

ID.3

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent

Europa/Übrige Märkte	28,1 %
Nordamerika	8,8 %
Südamerika	7,4 %
Asien-Pazifik	55,8 %

WEITERE INFORMATIONEN www.volkswagen.de

Anspruch der Marke Audi ist, die technische und technologische Speerspitze des Konzerns zu sein. Mit dem e-tron Sportback wurde im Berichtsjahr ein weiteres faszinierendes Elektrofahrzeug vorgestellt.

GESCHÄFTSVERLAUF

„Vorsprung" ist für Audi ein weltweites Versprechen, das die Marke mit den Vier Ringen aktuell neu ausrichtet: Weg vom rein technisch Machbaren, hin zum Ansatz „alles beginnt beim Kunden". Bei der Entwicklung von innovativen Technologien übernimmt Audi im Konzern eine Leitfunktion, unter anderem mit der Premium Plattform Elektrik (PPE) für vollelektrische Premiumfahrzeuge. Mit Artemis hat Audi zudem eine agile Einheit für neue Fahrzeugprojekte geschaffen. Fokus des mit großen Freiheitsgraden ausgestatteten Teams von leidenschaftlichen Spezialisten ist zunächst die Entwicklung eines hocheffizienten Elektroautos. Damit soll Artemis auch Pilot und Vorbild für die künftige Entwicklung von Fahrzeugprojekten im Konzern sein. Im Berichtsjahr ging Audi mit dem zweiten Modell der e-tron-Baureihe an den Start: Der Audi e-tron Sportback ist ein dynamisches SUV-Coupé, das die Kraft eines geräumigen SUVs mit der Eleganz eines viertürigen Coupés und dem progressiven Charakter eines Elektroautos vereint. Der rein elektrische Antrieb stellt eine Leistung von bis zu 300 kW (408 PS) zur Verfügung, in der Performance Variante e-tron S Sportback sogar mit einer Leistung von bis zu 370 kW (503 PS). Als Neuheit kommen im e-tron Sportback optional erstmals digitale Matrix-LED-Scheinwerfer in der Großserie zum Einsatz. Ihr Licht ist in winzige Pixel zerlegt und lässt sich hochpräzise steuern. In Engstellen erleichtert es die sichere Spurmittenführung und zeigt die Position des Fahrzeugs im Fahrstreifen an. Ende des Jahres 2020 ging der vollelektrische e-tron GT in Produktion. Im Jahr 2021 werden der Q4 e-tron und der Q4 Sportback e-tron die Palette der elektrifizierten Fahrzeuge erweitern. In der beliebten A3-Baureihe kamen im Berichtsjahr neue Modellgenerationen auf den Markt.

In einem schwierigen Marktumfeld lieferte die Marke Audi im Jahr 2020 insgesamt 1,7 Mio. Fahrzeuge an Kunden aus (–8,3 %). Die in der ersten Jahreshälfte pandemiebedingt eingetretenen Volumenverluste konnten durch eine Erholung wichtiger Kernmärkte in der zweiten Jahreshälfte weitgehend kompensiert werden.

Der Absatz der Marke Audi belief sich im Berichtsjahr auf 1,0 (1,2) Mio. Fahrzeuge. Das chinesische Gemeinschaftsunternehmen FAW-Volkswagen setzte weitere 656 (620) Tsd. lokal produzierte Audi Fahrzeuge ab. Besonders stark nachgefragt wurden die Modelle Q3, A6 und e-tron. Der Absatz der Automobili Lamborghini S.p.A. belief sich auf 7.460 (8.290) Fahrzeuge.

Audi produzierte im Jahr 2020 weltweit 1,7 (1,8) Mio. Einheiten. Lamborghini fertigte 7.250 (8.664) Fahrzeuge.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Marke Audi beliefen sich im Geschäftsjahr 2020 auf 50,0 (55,7) Mrd. €. Infolge des Volumenrückgangs sowie negativer Währungseffekte verringerte sich das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen auf 2,7 (4,5) Mrd. €. Reduzierte Fixkosten, der Entkonsolidierungseffekt aus dem Verkauf der Autonomous Intelligent Driving GmbH (AID) sowie weitere Effekte der Programme Audi.Zukunft und Audi Transformationsplan wirkten positiv. Im Berichtsjahr ergaben sich aus der Dieselthematik Sondereinflüsse in Höhe von –0,2 Mrd. €. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen belief sich auf 5,5 (8,1) %. In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind auch die Werte der Marken Lamborghini und Ducati enthalten.

50 Mrd. €

Umsatzerlöse im Jahr 2020

PRODUKTION

Fahrzeuge	2020	2019
Audi		
A4	243.566	323.387
Q5	275.888	286.365
A3	206.482	240.795
A6	271.679	232.569
Q3	219.662	195.566
Q2	124.346	130.225
Q7	65.574	63.633
A1	62.099	81.287
A5	56.786	93.077
e-tron	43.157	43.376
Q8	37.845	44.727
A8	20.591	23.826
A7	18.083	17.068
TT	8.646	14.999
R8	1.517	2.121
	1.655.921	**1.793.021**
Lamborghini		
Urus	4.364	5.233
Huracán Coupé	1.258	1.495
Huracán Spyder	752	931
Aventador Roadster	595	219
Aventador Coupé	281	786
	7.250	**8.664**
Marke Audi	**1.663.171**	**1.801.685**
Ducati, Motorräder	44.827	51.723

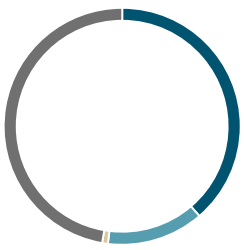
MARKE AUDI

	2020	2019	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	1.700	1.854	−8,3
Audi	1.693	1.846	−8,3
Lamborghini	7	8	−9,4
Absatz	1.017	1.200	−15,2
Produktion	1.663	1.802	−7,7
Umsatzerlöse (Mio. €)	49.973	55.680	−10,2
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	2.739	4.509	−39,3
Operative Umsatzrendite (%)	5,5	8,1	

e-tron Sportback S

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



Europa/Übrige Märkte 38,7 %
Nordamerika 13,2 %
Südamerika 0,8 %
Asien-Pazifik 47,3 %

i WEITERE INFORMATIONEN www.audi.de

Im Jahr 2020 stellte ŠKODA mit dem Enyaq iV das erste MEB-Modell der tschechischen Marke vor und machte damit im 125. Jahr der Unternehmensgeschichte den nächsten Schritt bei der konsequenten Umsetzung seiner E-Mobilitätsstrategie.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Modelle von ŠKODA folgen dem Leitbild „Smart Understatement“: ein überlegenes Raumangebot, ein Höchstmaß an Funktionalität, ein überzeugendes Preis-Wert-Verhältnis und ein charaktervolles Design. Hinzu kommen die zahlreichen praktischen „Simply Clever“-Ideen sowie neue digitale Services, um das Leben der Kunden leichter zu machen. Im Jahr 2020 feierte ŠKODA AUTO als Unternehmen sein 125-jähriges Bestehen. Darüber hinaus jährte sich zum 115. Mal der Beginn seiner Automobilfertigung. 1895 gegründet, zählt ŠKODA weltweit zu den ältesten bis heute produzierenden Automobilherstellern.

Im Geschäftsjahr 2020 machte ŠKODA den nächsten Schritt bei der konsequenten Umsetzung seiner E-Mobilitätsstrategie und stellte mit dem Enyaq iV das erste vollelektrische Serienfahrzeug der Marke vor. Der rein batterieelektrisch betriebene SUV auf MEB-Basis zeigt eine emotionale und dynamische Designsprache. Sein markantes ŠKODA Gesicht ist optional mit beleuchtetem Kühlergrill ausgestattet. Es kombiniert Heck- oder Allradantrieb mit einer alltagstauglichen Reichweite von bis zu 510 km. Auch im Innenraum führt ŠKODA seine emotionale Designsprache fort: der innovative SUV verfügt über die markentypisch großzügigen Platzverhältnisse und ein völlig neues Innenraumkonzept. Mit dem Octavia iV mit Plug-in-Hybridantrieb ging 2020 ein weiteres elektrifiziertes Modell für ŠKODA an den Start, welches auch als sportlich dynamische RS-Variante erhältlich ist. Aus der Octavia-Familie wurden zudem der Octavia G-Tec mit CNG-Erdgasantrieb und der robuste Offroad-Combi Octavia Scout im Markt eingeführt.

Im Berichtszeitraum lieferte die Marke ŠKODA weltweit 1,0 (1,2) Mio. Fahrzeuge aus. China blieb der größte Einzelmarkt, jedoch gingen die Auslieferungen dort um 38,7 % zurück. Auch in den übrigen Märkten, mit Ausnahme der Türkei (+56,3 %) und Russland (+6,8 %), lagen die Verkäufe pandemiebedingt unter den Vorjahreswerten.

ŠKODA setzte im abgelaufenen Geschäftsjahr 0,8 (1,1) Mio. Fahrzeuge ab. Besonders stark nachgefragt wurden die Modelle Scala, Kamiq und Octavia Combi. Der Unterschied zwischen den Auslieferungszahlen und den Absatzzahlen ergibt sich im Wesentlichen daraus, dass die fahrzeugproduzierenden Joint Ventures in China nicht zu den Gesellschaften der Marke ŠKODA zählen.

Im Geschäftsjahr 2020 produzierte ŠKODA weltweit 0,9 Mio. Fahrzeuge; das waren 24,3 % weniger als im Jahr 2019.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Marke ŠKODA gingen 2020 um 13,8 % auf 17,1 Mrd. € zurück. Das Operative Ergebnis sank um 904 Mio. € auf 756 Mio. €. Belastungen aus dem Covid-19-bedingten Volumenrückgang, aus der Wechselkursentwicklung sowie aus emissionsbezogenen Aufwendungen standen Kostenoptimierungen gegenüber. Die operative Rendite belief sich auf 4,4 %; im Vorjahr lag sie bei 8,4 %.

125 Jahre

Unternehmensgeschichte

PRODUKTION

Fahrzeuge	2020	2019
Octavia	233.902	358.356
Rapid/Scala	219.401	207.724
Karoq/Kamiq/Yeti	172.999	203.688
Kodiaq	117.825	177.163
Fabia	100.425	166.237
Superb	80.880	102.592
Citigo	14.482	27.306
Enyaq iV	939	–
	940.853	**1.243.066**

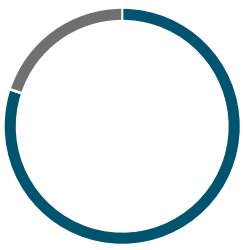
MARKE ŠKODA

	2020	2019	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	1.005	1.243	–19,1
Absatz	849	1.062	–20,0
Produktion	941	1.243	–24,3
Umsatzerlöse (Mio. €)	17.081	19.806	–13,8
Operatives Ergebnis	756	1.660	–54,4
Operative Umsatzrendite (%)	4,4	8,4	

Enyaq iV

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



Europa/Übrige Märkte	80,0 %
Nordamerika	0,0 %
Südamerika	0,1 %
Asien-Pazifik	19,9 %

i WEITERE INFORMATIONEN www.skoda.de

SEAT ist ein Unternehmen mit zwei klar definierten Marken: SEAT und CUPRA. Im Jahr 2020 starteten beide Marken eine große Produktoffensive; mit der neuen Leon-Familie und mit dem Formentor, dem ersten exklusiv für CUPRA entwickelten Modell.

GESCHÄFTSVERLAUF

Vor 70 Jahren begann die Reise des heute weltweit bekannten spanischen Autounternehmens: Am 9. Mai 1950 wurde SEAT gegründet – und machte ganz Spanien innerhalb kurzer Zeit mobil. In seiner 70-jährigen Geschichte hat das Unternehmen bewiesen, dass es in der Lage ist, sich immer wieder neu zu erfinden und Herausforderungen erfolgreich zu meistern. SEAT hat die Kraft des Wandels genutzt, um sich von einem reinen Automobilhersteller zu einem soliden Technologie- und Industrieunternehmen zu entwickeln. Im Jahr 2020 wurde mit der CASA SEAT ein urbaner Mobilitätshub im Zentrum Barcelonas eröffnet. Auch das Softwareentwicklungszentrum SEAT:CODE wurde weiter ausgebaut und hat rund 100 neue Mitarbeiter eingestellt.

SEAT ist die Konzernmarke mit dem jüngsten Kundenprofil in Europa und bietet auffällig designte Fahrzeuge „Created in Barcelona“. Im Jahr 2020 brachte SEAT den neuen Leon auf den Markt, das meistverkaufte Auto der Marke. Das Fahrzeug überzeugt durch sein frisches Design mit klaren Linien, harmonischen Proportionen und einem innovativen Beleuchtungskonzept. Dank der Vielzahl fortschrittlicher Antriebskonzepte ist der SEAT Leon noch effizienter und zum ersten Mal bietet er PHEV- und Mild-Hybrid-Versionen. Der Leon ist zudem das erste vollständig digital vernetzte Fahrzeug von SEAT.

CUPRA ist als Marke unkonventionell und emotionsgeladen. Sie definiert sich über progressives Design und die Performance ihrer elektrifizierten Modelle. Im Berichtsjahr wurden zahlreiche neue Fahrzeuge auf den Markt gebracht: die CUPRA Leon-Familie, der CUPRA Ateca und der CUPRA Formentor – ein kraftvoller Crossover aus SUV und Coupé und das erste exklusiv für CUPRA entwickelte Modell. Mit insgesamt sieben leistungsstarken und effizienten Antrieben, darunter zwei Plug-in-Hybridversionen, seinen umfassenden Konnektivitätsfunktionen und modernen Sicherheits- und Komfortsystemen ist der Formentor technisch auf dem aktuellsten Stand.

Im Geschäftsjahr 2020 gingen die Auslieferungen an Kunden von SEAT infolge der Covid-19-Pandemie um 25,6 % auf 427 Tsd. Fahrzeuge zurück. Auf nahezu allen Märkten gaben die Verkaufszahlen gegenüber dem Vorjahr nach. Die Marke CUPRA verzeichnete einen Zuwachs von 11,1 % auf 27 Tsd. Fahrzeuge und war damit eine der wenigen Marken in Europa, die gewachsen ist.

Der Absatz von SEAT lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 484 Tsd. Einheiten um 27,5 % unter dem Vergleichswert 2019. Darin enthalten ist auch der für Audi produzierte A1. Stark nachgefragt wurden die SUV-Modelle Arona und Ateca sowie der Leon.

Im Berichtszeitraum wurden 406 Tsd. SEAT und CUPRA Fahrzeuge gefertigt; ein Minus von 31,3 % gegenüber dem Vorjahr.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse von SEAT beliefen sich im Jahr 2020 auf 9,2 Mrd. € und verfehlten damit den Rekordwert des Vorjahres um 20,0 %. Vor allem der pandemiebedingte Volumenrückgang führte dazu, dass das Operative Ergebnis auf –339 (445) Mio. € sank. Auch emissionsbezogene Aufwendungen wirkten belastend. Die operative Rendite der Marke SEAT ging auf –3,7 (3,9) % zurück.

70 Jahre

Unternehmen SEAT

PRODUKTION

Fahrzeuge	2020	2019
Leon	124.323	153.837
Arona	78.823	134.611
Ateca	76.710	98.397
Ibiza	74.564	130.243
Tarraco	18.726	38.721
Alhambra	14.672	23.015
CUPRA Formentor	11.041	–
Mii	7.593	11.479
Toledo	–	1.506
	406.452	**591.809**

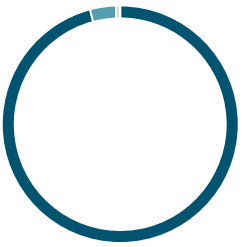
SEAT

	2020	2019	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	427	574	–25,6
Absatz	484	667	–27,5
Produktion	406	592	–31,3
Umsatzerlöse (Mio.€)	9.198	11.496	–20,0
Operatives Ergebnis	–339	445	x
Operative Umsatzrendite (%)	–3,7	3,9	

CUPRA Formentor

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



Europa/Übrige Märkte	95,9 %
Nordamerika	3,5 %
Südamerika	0,5 %
Asien-Pazifik	0,1 %

WEITERE INFORMATIONEN www.seat.de

Bentley präsentierte im Jahr 2020 den umfangreich aufgewerteten, beliebten Bentayga, mit dem die britische Marke vor fünf Jahren den ersten Luxus-SUV auf den Markt brachte. Trotz der Pandemie konnten die Auslieferungen gegenüber Vorjahr gesteigert werden.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Marke Bentley zeichnet sich durch Exklusivität, Eleganz und Stärke aus. Bentley stellte im Geschäftsjahr 2020 das Update des erfolgreichen Bentayga vor, mit dem die britische Marke vor rund fünf Jahren den ersten Luxus-SUV auf den Markt brachte. Wie sein Vorgänger verbindet der neue Bentayga die Fähigkeiten eines leistungsstarken Grand Tourers mit den Eigenschaften einer Luxuslimousine, eines geräumigen Familienfahrzeugs und eines Offroaders. Das Exterieurdesign an Front und Heck übernimmt die aktuelle Bentley Designsprache und verleiht dem Fahrzeug eine faszinierend dynamische Optik mit eleganter Präsenz. Im Innenraum überzeugt das nahtlos in die handgefertigte Armaturentafel integrierte Infotainmentsystem der nächsten Generation. Neben der V8-Variante mit einem doppelt turbogeladenen 405 kW (550 PS) starken 4,0 l Ottomotor ist der Bentayga auch als Spitzenmodell Bentayga Speed mit 467 kW (635 PS) starkem 6,0 l W12-Motor sowie als effizienter Plug-in-Hybrid erhältlich. Für Aufsehen sorgte Bentley 2020 zudem mit dem exklusiven und streng limitierten Bacalar. Der Zweisitzer wurde von Bentley Mulliner vorgestellt – der spezialisierten Veredelungsschmiede, deren Wurzeln bis in das 16. Jahrhundert zurückgehen. Der offene Luxus-Grand Tourer, der die spektakuläre Fahrzeugstudie EXP 100 GT aus dem Jahr 2019 aufgreift, ist verdeckfrei unterwegs und wird von einem kraftvollen, doppelt turbogeladenen W12-Motor mit 485 kW (659 PS) angetrieben. Edle Materialien und intelligent eingesetzte Technologien runden dieses exklusive Fahrzeugkonzept ab.

Trotz der Pandemie legten die Auslieferungen der Marke Bentley 2020 leicht auf 11.206 (11.006) Fahrzeuge zu; das war gleichzeitig ein neuer Rekordwert. Zuwächse verzeichnete Bentley in den USA (+5,7 %) und in China (+48,5 %).

Im Geschäftsjahr 2020 setzte Bentley weltweit 11.296 (11.631) Fahrzeuge ab; der neue Flying Spur wurde besonders stark nachgefragt.

Im Berichtsjahr fertigte die Marke Bentley 10.693 Fahrzeuge; das waren 14,0 % weniger als im Vorjahr.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Jahr 2020 gaben die Umsatzerlöse der Marke Bentley im Vergleich zum Vorjahr um 2,1 % auf 2,0 Mrd. € nach. Das Operative Ergebnis ging auf 20 (65) Mio. € zurück, was im Wesentlichen aus höheren Abschreibungen, Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen sowie Wechselkurseffekten resultierte. Die operative Rendite lag bei 1,0 (3,1) %.

1,8 %

Steigerung der Auslieferungen 2020

PRODUKTION

Fahrzeuge	2020	2019
Bentayga	3.946	5.232
Flying Spur	3.381	102
Continental GT Coupé	1.995	3.903
Continental GT Convertible	1.244	2.750
Mulsanne	127	443
	10.693	**12.430**

MARKE BENTLEY

	2020	2019	%
Auslieferungen (Fzg.)	11.206	11.006	+1,8
Absatz	11.296	11.631	−2,9
Produktion	10.693	12.430	−14,0
Umsatzerlöse (Mio.€)	2.049	2.092	−2,1
Operatives Ergebnis	20	65	−70,1
Operative Umsatzrendite (%)	1,0	3,1	

Bentayga

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent

Europa/Übrige Märkte	36,3 %
Nordamerika	27,0 %
Südamerika	0,0 %
Asien-Pazifik	36,6 %

WEITERE INFORMATIONEN www.bentleymotors.com

Bei Porsche ging im Geschäftsjahr 2020 der neue Panamera an den Start. Trotz der Herausforderungen aus der Covid-19-Pandemie konnte der Sportwagenhersteller seine strategische Zielrendite erwirtschaften.

GESCHÄFTSVERLAUF

Exklusivität und gesellschaftliche Akzeptanz, Innovation und Tradition, Performance und Alltagstauglichkeit, Design und Funktionalität – das sind die Markenwerte des Sportwagenherstellers Porsche. Im Geschäftsjahr 2020 präsentierte Porsche den umfangreich überarbeiteten Panamera, der die Performance eines Sportwagens mit dem Komfort einer exklusiven Limousine verbindet und nun eine noch größere Bandbreite abdeckt: Mit dem 463 kW (630 PS) starken Topmodell Panamera Turbo S unterstreicht der Sportwagenhersteller seinen hohen Anspruch auf Best-in-Class-Performance. Der Panamera 4S E-Hybrid verfolgt konsequent die E-Performance-Strategie der Marke und ergänzt das Plug-in-Hybrid-Angebot um einen komplett neuen Antrieb mit 412 kW (560 PS) Systemleistung. Dabei wurde die rein elektrische Reichweite im Vergleich zu den bisherigen Hybrid-Modellen um bis zu 30 % erhöht. Porsche feierte 2020 zudem die Weltpremiere der Modelle 911 Targa 4 und 911 Targa 4S und komplettierte mit der dritten Karosserievariante seine neue Elfer-Generation. Prägnantes Merkmal für alle Targa-Varianten bleibt das innovative, vollautomatische Dachsystem. Es besteht wie beim legendären Ur-Targa von 1965 aus dem charakteristischen breiten Bügel, einem automatisch beweglichen Dachteil über den Vordersitzen und der umlaufenden Heckscheibe. Für den emotionalen und sportlichen Fahrspaß sorgen das Achtgang-Doppelkupplungsgetriebe und der intelligente Allradantrieb Porsche Traction Management. In der Baureihe 911 ist seit 2020 außerdem die neue Generation des 911 Turbo S als Coupé und Cabriolet erhältlich. Der jüngste Spitzen-Elfer ist stärker, fahrdynamischer und komfortabler denn je und geht mit einem neuen 3,8 l Boxermotor an den Start, der 478 kW (650 PS) leistet – satte 51 kW (70 PS) mehr als beim Vorgänger. Den Sprint von 0 auf 100 km/h legt der 911 Turbo S in lediglich 2,7 sec hin, die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 330 km/h.

Im Geschäftsjahr 2020 lieferte Porsche 272 Tsd. Sportwagen an Kunden aus; ein Minus von 3,1 % im Vergleich zum Vorjahr. China war unverändert der größte Einzelmarkt; dort konnte Porsche seine Verkäufe um 2,6 % auf 89 Tsd. Fahrzeuge steigern.

Im Berichtsjahr belief sich der Absatz von Porsche auf 265 Tsd. Fahrzeuge; das waren 4,2 % weniger als ein Jahr zuvor. Zuwächse verzeichneten der 718 und der Taycan.

Porsche fertigte 2020 insgesamt 263 Tsd. Fahrzeuge und damit 4,1 % weniger als im Geschäftsjahr 2019.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Porsche Automobile lagen im Geschäftsjahr 2020 mit 26,1 (26,1) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) sank um 4,5 % auf 4,0 Mrd. €, was neben dem geringeren Fahrzeugabsatz aus Kostensteigerungen, insbesondere für Digitalisierung und Elektrifizierung, resultierte. Auch die Währungskursentwicklung wirkte negativ. Trotz der Covid-19-Pandemie konnte durch frühzeitige gegensteuernde Maßnahmen und Kostendisziplin sowie eine sehr gute Marktperformance im zweiten Halbjahr eine operative Rendite (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) von 15,4 (16,2) % erzielt werden, die die strategische Zielrendite sogar leicht übertraf.

15,4 %

Operative Umsatzrendite 2020

PRODUKTION

Fahrzeuge	2020	2019
Cayenne	82.137	95.293
Macan	78.490	89.744
Taycan	29.450	1.386
911 Coupé/Cabriolet	28.672	37.585
718 Boxster/Cayman	22.655	19.263
Panamera	21.832	31.192
	263.236	**274.463**

PORSCHE AUTOMOBILE[1]

	2020	2019	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	272	281	−3,1
Absatz	265	277	−4,2
Produktion	263	274	−4,1
Umsatzerlöse (Mio. €)	26.086	26.060	+0,1
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	4.021	4.210	−4,5
Operative Umsatzrendite (%)	15,4	16,2	

1 Porsche (Automobile und Finanzdienstleistungen): Umsatz 28.695 (28.518) Mio. €, Operatives Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) 4.176 (4.396) Mio. €.

Panamera

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent

Europa/Übrige Märkte	32,2 %
Nordamerika	24,2 %
Südamerika	1,3 %
Asien-Pazifik	42,3 %

1 WEITERE INFORMATIONEN www.porsche.com

Nutzfahrzeuge

Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge feierte im Jahr 2020 ihr 25-jähriges Bestehen. Mit dem neuen Caddy wurde eine komplett neue Version des Bestsellers vorgestellt, der erstmals auch als Reisemobil California erhältlich ist.

GESCHÄFTSVERLAUF

Als führender Hersteller leichter Nutzfahrzeuge gestaltet Volkswagen Nutzfahrzeuge den städtischen Waren- und Dienstleistungsverkehr grundlegend neu und nachhaltig, um so die Lebensqualität vor allem in den Innenstädten zu verbessern. Die Marke ist deshalb im Volkswagen Konzern die Leitmarke für das autonome Fahren sowie für Mobilitätsdienstleistungen wie Mobility-as-a-Service und Transport-as-a-Service. Für diese Lösungen wird Volkswagen Nutzfahrzeuge in Zukunft entsprechende Special Purpose Vehicles, etwa Robo-Taxis und -Transporter, entwickeln. So bewegt die Marke die Gesellschaft von morgen mit all ihren Anforderungen an eine saubere, intelligente und nachhaltige Mobilität. Dafür steht Volkswagen Nutzfahrzeuge mit seinem Markenversprechen: Wir transportieren Erfolg, Freiheit und Zukunft.

Am 9. November 1995 wurde in Hannover die Gründung von Volkswagen Nutzfahrzeuge bekanntgegeben – damals als fünfte Konzernmarke neben Volkswagen Pkw, Audi, SEAT und ŠKODA. Dahinter steckte die Idee, die Nutzfahrzeugaktivitäten des Volkswagen Konzerns neu aufzustellen: Produktplanung, Entwicklung, Einkauf, Produktion und Vertrieb sollten künftig bei Volkswagen Nutzfahrzeuge gebündelt werden. Im Jahr 2020 blickte die Marke auf eine 25-jährige Erfolgsgeschichte zurück. Das Produkt-Highlight der Marke war die Markteinführung des neuen Caddy. Der komplett neue Allrounder punktet als Transporter und Familienvan mit hoher Vielseitigkeit und basiert erstmals auf dem MQB. So halten neue Technologien Einzug in die Baureihe, wie zum Beispiel der Travel Assist, der Trailer Assist oder der Spurwechselassistent. Erstmals ist der Caddy auch als Camper „California“ erhältlich – ein multifunktionaler und komfortabler Begleiter mit vielen innovativen Detaillösungen, der die Reihe der Reisemobile neben dem California und dem Grand California auf Crafter-Basis komplettiert. Mit der neuen Generation des Multivan, dem Nachfolger des Amarok und dem vollelektrischen ID. BUZZ stehen in den kommenden Jahren aufregende Fahrzeugprojekte auf dem Programm.

Die Auslieferungen von Volkswagen Nutzfahrzeugen lagen im Geschäftsjahr 2020 mit 372 Tsd. Einheiten unter dem Vorjahr (–24,4 %). Zuwächse konnten in der Türkei (+31,7 %) und in Argentinien (+1,9 %) verzeichnet werden.

Volkswagen Nutzfahrzeuge setzte im Berichtsjahr 345 Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 24,3 % weniger als ein Jahr zuvor.

Im Jahr 2020 produzierte die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge 344 Tsd. Fahrzeuge; der Vergleichswert 2019 wurde damit um 28,0 % verfehlt. Im Stammwerk Hannover lief die Produktion des Pickups Amarok aus.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2020 beliefen sich die Umsatzerlöse von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf 9,4 (11,5) Mrd. €. Das Operative Ergebnis sank infolge des pandemiebedingten Volumenrückgangs und der ab diesem Jahr geltenden CO_2-Lenkungsabgaben auf –454 (510) Mio. €. Zudem belasteten höhere Vorleistungen und Abschreibungen für neue Produkte sowie ungünstigere Wechselkurse das Ergebnis. Produktkostenoptimierungen und Mixeffekte wirkten hingegen positiv. Die operative Rendite ging auf –4,9 (4,4) % zurück.

25 Jahre

Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge

PRODUKTION

Fahrzeuge	2020	2019
Caravelle/Multivan, Kombi	71.813	96.533
Transporter	66.357	91.585
Caddy Kombi	61.998	81.466
Crafter	58.235	72.906
Caddy	48.799	66.780
Amarok	36.343	68.010
	343.545	**477.280**

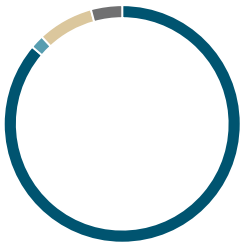
MARKE VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE

	2020	2019	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	372	492	–24,4
Absatz	345	456	–24,3
Produktion	344	477	–28,0
Umsatzerlöse (Mio.€)	9.358	11.473	–18,4
Operatives Ergebnis	–454	510	x
Operative Umsatzrendite (%)	–4,9	4,4	

Caddy

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



Europa/Übrige Märkte	86,3 %
Nordamerika	1,9 %
Südamerika	7,6 %
Asien-Pazifik	4,3 %

WEITERE INFORMATIONEN www.volkswagen-nutzfahrzeuge.de

TRATON GROUP

Die TRATON GROUP will Global Champion der Nutzfahrzeugbranche werden; dieses Ziel verfolgte sie im Jahr 2020 konsequent weiter. Mit neuen Partnerschaften werden Zukunftstechnologien für den Nutzfahrzeugbereich praxistauglich.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die TRATON SE hat das Ziel, mit ihren Marken MAN, Scania, Volkswagen Caminhões e Ônibus und RIO ein Global Champion der Nutzfahrzeugindustrie zu werden und den Wandel der Logistikbranche voranzutreiben. Die Mission lautet: Den Transport für künftige Generationen neu erfinden – „Transforming Transportation".

Im Jahr 2020 hat die TRATON GROUP bei ihrer Global-Champion-Strategie neue Meilensteine erreicht: Auf dem wichtigen nordamerikanischen Markt besteht bereits seit 2017 eine strategische Partnerschaft mit dem amerikanischen Nutzfahrzeughersteller Navistar. Ende Januar 2020 hat der Vorstand der TRATON GROUP beschlossen, mit einem Übernahmeangebot für Navistar den nächsten logischen Schritt im US-Markt zu gehen und damit den Herausforderungen durch neue Regulierungen und sich dynamisch entwickelnde Technologien in den Bereichen digitale Vernetzung, Antrieb und autonomes Fahren zu begegnen. Der Zusammenschluss von TRATONs starker Position in Europa und der erheblichen Präsenz in Südamerika mit Navistars Stellung in Nordamerika bietet die Chance, ein führendes Unternehmen mit globaler Reichweite und komplementären Fähigkeiten zu schaffen. Im November 2020 vereinbarten beide Partner, dass die TRATON SE alle ausstehenden Aktien von Navistar zu einem Barpreis von 44,50 USD je Aktie erwirbt. Der Vollzug der Transaktion ist für Mitte 2021 angestrebt und unterliegt der Zustimmung der Navistar-Aktionäre, den üblichen Vollzugsbedingungen sowie regulatorischen Genehmigungen.

Innovationen voranzutreiben ist ein weiterer Pfeiler der Global-Champion-Strategie. Auf dem zukunftsweisenden Feld der alternativen Antriebe haben TRATON und Hino Motors im Jahr 2020 im Rahmen ihrer strategischen Partnerschaft eine Joint-Venture-Vereinbarung über die Planung und Bereitstellung von E-Mobilitätsprodukten unterzeichnet. Damit soll die Entwicklung der Elektromobilität mit batterieelektrischen Fahrzeugen, Brennstoffzellenfahrzeugen und Komponenten vorangetrieben und eine gemeinsame Plattform für Elektrofahrzeuge inklusive Software und Schnittstellen entwickelt werden. Durch ihre Zusammenarbeit wollen TRATON und Hino Motors die Vorlaufzeiten für E-Mobilitätsprodukte mit Batterie- und Brennstoffzellentechnologie verkürzen.

Um beim autonomen Transport der Zukunft eine führende Rolle einzunehmen, hat TRATON im Jahr 2020 zudem mit dem amerikanischen Start-up TuSimple eine weltweite Partnerschaft geschlossen. Als erste Partnerschaft dieser Art in Europa bringt sie einen globalen Nutzfahrzeughersteller und einen Produzenten von Technologien für das hochautomatisierte Fahren der Autonomiestufe 4 zusammen. In einem gemeinsamen Entwicklungsprojekt wollen TRATON und TuSimple eine Teststrecke zwischen Södertälje und Jönköping in Schweden in Betrieb nehmen, auf der Lkw von Scania auf der Autonomiestufe 4 fahren sollen, bei der fast ausschließlich Systeme dauerhaft das Fahren übernehmen. Im Rahmen der Partnerschaft hat TRATON eine Minderheitsbeteiligung an TuSimple übernommen.

190 Tsd.

Ausgelieferte Nutzfahrzeuge 2020

PRODUKTION

Fahrzeuge	2020	2019
Lkw	156.297	201.115
Busse	16.729	21.387
Leichte Nutzfahrzeuge	18.340	15.903
	191.366	**238.405**

AUSLIEFERUNGEN

Fahrzeuge	2020	2019
Lkw	156.378	205.936
Busse	16.174	21.496
Leichte Nutzfahrzeuge	17.635	14.789
	190.187	**242.221**

Starke Marken

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent

Europa/Übrige Märkte	67,2 %
Nordamerika	0,8 %
Südamerika	26,0 %
Asien-Pazifik	6,0 %

WEITERE INFORMATIONEN www.traton.de

Scania stellte 2020 seinen ersten vollelektrischen Lkw vor und untermauerte damit seine Position als eines der führenden Unternehmen der Nutzfahrzeugbranche im Bereich der alternativen Antriebe.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die schwedische Marke Scania folgt den Grundwerten „Der Kunde steht an erster Stelle“, „Respekt gegenüber dem Einzelnen“, „Vermeidung von Verschwendung“ sowie „Zielstrebigkeit“, „Teamgeist“ und „Integrität“. Mit der Einführung des ersten vollelektrischen Lkw hat Scania 2020 seine Position als eines der führenden Unternehmen der Nutzfahrzeugbranche im Bereich alternativer Antriebe untermauert. Scanias E-Truck wurde für den Einsatz im städtischen Umfeld entwickelt und bietet eine elektrische Reichweite von bis zu 250 km. Zudem hat Scania im Berichtsjahr einen Hybrid-Lkw präsentiert, der 60 km rein elektrisch zurücklegen kann. Die neuen Produkte zahlen auf Scanias Klimaziele ein, wonach die CO_2-Emissionen der eigenen Geschäftstätigkeit bis 2025 um 50 % gesenkt und die Emissionen der Scania Produkte im gleichen Zeitraum um 20 % reduziert werden sollen. Dazu tragen auch Fahrzeuge mit Wasserstofftechnologie bei: Der norwegische Großhändler ASKO testet aktuell wasserstoffbetriebene Scania Lkw mit Brennstoffzellen-Elektroantrieb.

Für die Elektrifizierung der Modellpalette plant Scania, in den kommenden Jahren weit über 1 Mrd. SEK in ein Batteriemontagewerk in Södertälje zu investieren. In dem Werk, das in direkter Nachbarschaft des Chassis-Montagewerks Södertälje errichtet wird, sollen auf Scania Fahrzeuge zugeschnittene Batteriemodule und Batteriepacks montiert werden.

Um die Präsenz auf dem asiatischen und speziell chinesischen Markt zu erhöhen, investiert Scania in eine eigene Lkw-Produktionsstätte in Rugao in der chinesischen Provinz Jiangsu. Der Beginn der Serienproduktion ist für Anfang 2022 geplant. Langfristig ist darüber hinaus der Aufbau von verstärkten Forschungs- und Entwicklungsaktivitäten auf dem größten Nutzfahrzeugmarkt der Welt vorgesehen.

Die in diesem Kapitel dargestellten Kennzahlen umfassen das Geschäft mit Lkw und Bussen, mit Industrie- sowie Schiffsmotoren von Scania.

Im Geschäftsjahr 2020 legten die Auftragseingänge der Marke Scania im Vergleich zum Vorjahr um 4,7 % auf 93 Tsd. Fahrzeuge zu. Die Auslieferungen gingen pandemiebedingt auf weltweit 72 (99) Tsd. Fahrzeuge zurück; die Zahl der darin enthaltenen ausgelieferten Busse sank auf 5 (8) Tsd. Einheiten. Die Nachfrage nach Serviceleistungen und Ersatzteilen war zwar ebenfalls von der Covid-19-Pandemie belastet, der Rückgang fiel aber vergleichsweise geringer aus. Auch die Neuverträge bei Scania Finanzdienstleistungen lagen unter dem Vergleichswert des Vorjahres, was im Wesentlichen auf den geringeren Absatz zurückzuführen war.

Scania fertigte im abgelaufenen Geschäftsjahr 73 (97) Tsd. Nutzfahrzeuge, darunter 5 (8) Tsd. Busse.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Scania Vehicles and Services erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2020 Umsatzerlöse in Höhe von 11,5 (13,9) Mrd. €. Das Operative Ergebnis gab pandemie- und wechselkursbedingt um 50,3 % auf 0,7 Mrd. € nach, zudem wurden Maßnahmen zur Neuausrichtung von Produktionsstätten getroffen. Ein günstiger Produktmix und Kosteneinsparungen wirkten positiv. Die operative Umsatzrendite belief sich im Berichtsjahr auf 6,5 (10,8) %.

4,7 %

Steigerung der Auftragseingänge

PRODUKTION

Fahrzeuge	2020	2019
Lkw	67.106	89.276
Busse	5.430	7.719
	72.536	**96.995**

SCANIA VEHICLES AND SERVICES[1]

	2020	2019	%
Auftragseingänge (Tsd. Fzg.)	93	89	+4,7
Auslieferungen	72	99	−27,5
Absatz	73	101	−27,1
Produktion	73	97	−25,2
Umsatzerlöse (Mio. €)	11.521	13.934	−17,3
Operatives Ergebnis	748	1.506	−50,3
Operative Umsatzrendite (%)	6,5	10,8	

1 Scania (einschließlich Finanzdienstleistungen): Umsatz 11.950 (14.391) Mio. €, Operatives Ergebnis 855 (1.648) Mio. €.

BEV Truck

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent

Europa/Übrige Märkte	68,4 %
Nordamerika	0,6 %
Südamerika	19,3 %
Asien-Pazifik	11,7 %

i WEITERE INFORMATIONEN www.scania.com

MAN präsentierte 2020 eine umfassend neu entwickelte Lkw-Generation und erhielt für den TGX die renommierte Auszeichnung „International Truck of the Year 2021“. Der vollelektrische Gelenkbus MAN Lion’s City 18 E startet in den Linienbetrieb.

GESCHÄFTSVERLAUF

Bei MAN stehen Kundenorientierung, Produktbegeisterung und Effizienz im Mittelpunkt. Im Geschäftsjahr 2020 hat MAN eine umfassend neu entwickelte Lkw-Generation präsentiert. Sie ist konsequent an den sich ändernden Bedürfnissen der Transportbranche ausgerichtet und setzt Maßstäbe bei Assistenzsystemen, Fahrerorientierung und digitaler Vernetzung. Dank verbesserter Konzepte bei Antriebsstrang, Aerodynamik und dem Effizienz-Assistenten MAN EfficientCruise verbraucht die neue Lkw-Generation bis zu 8 % weniger Kraftstoff als die bisherige Generation. Der MAN TGX wurde von 24 Fachjournalisten zum „International Truck of the Year 2021“ gekürt. Die Auszeichnung gilt als einer der wichtigsten Preise in der Transportbranche.

Im Bussegment ging 2020 der für den Stadtverkehr optimierte vollelektrische MAN Lion’s City 18 E an den Start. Der 18 Meter lange Gelenkbus bietet Platz für 120 Fahrgäste und ist lokal emissionsfrei unterwegs. Seine Premiere im Linienbetrieb wird der MAN Lion’s City 18 E im Jahr 2021 in Barcelona und Köln feiern.

Zusammen mit Partnerunternehmen hat MAN im Zuge der Covid-19-Pandemie sein Modell TGE zu einem innovativen Diagnostikfahrzeug umgebaut. Die darin eingesetzten molekulardiagnostischen PCR-Testgeräte liefern die Ergebnisse des Nasen- oder Rachenabstrichs innerhalb von nur 39 Minuten. Bis zu 800 Tests können täglich durchgeführt und direkt im Fahrzeug ausgewertet werden.

In Südamerika hat Volkswagen Caminhões e Ônibus das Produktportfolio im Jahr 2020 um sein bislang größtes Lkw-Modell erweitert: Der Meteor kommt im Schwerlastbereich zum Einsatz; einem Sektor, der im brasilianischen Markt besonders stark wächst. Neben dem neuen Modell Meteor feierte auch das Erfolgsmodell VW Constellation mit der neuen Generation des 13 l D26-Motors Premiere. Im Bereich der alternativen Antriebe will Volkswagen Caminhões e Ônibus im Jahr 2021 mit der Lieferung von 100 Elektro-Lkw des Typs e-Delivery an das Unternehmen Ambev, dem größten Getränkehersteller in Lateinamerika, beginnen. Ab der zweiten Jahreshälfte möchte Ambev den e-Delivery in São Paulo und Rio de Janeiro einsetzen.

Die Auftragseingänge von MAN Nutzfahrzeuge gingen im Geschäftsjahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 11,0 % auf 123 Tsd. Fahrzeuge zurück; dabei wurde der für das Jahr 2020 vor allem in der Region EU27+3 erwartete Marktrückgang durch die Covid-19-Pandemie noch verstärkt. In Amerika verzeichnete MAN Nutzfahrzeuge mit seiner Marke Volkswagen Caminhões e Ônibus eine geringere Nachfrage, insbesondere in Brasilien und Mexiko. Es wurden 118 (143) Tsd. Nutzfahrzeuge an Kunden ausgeliefert, davon waren 11 (14) Tsd. Busse.

MAN produzierte 2020 insgesamt 119 (141) Tsd. Nutzfahrzeuge, darunter 11 (14) Tsd. Busse.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse von MAN Nutzfahrzeuge gingen 2020 um 14,4 % auf 10,8 Mrd. € zurück. Das Operative Ergebnis sank pandemiebedingt auf –631 (402) Mio. €. Neben dem geringeren Volumen belasteten Abschreibungen und zusätzliche Kosten im Zusammenhang mit der Einführung der neuen Lkw-Generation das Ergebnis. Maßnahmen zu konsequenten Kosteneinsparungen in allen Bereichen konnten dies nicht kompensieren. Die operative Rendite betrug –5,8 (3,2) %.

8 %

Kraftstoffeinsparung bei neuer Lkw-Generation

PRODUKTION

Fahrzeuge	2020	2019
Lkw	89.191	111.839
Busse	11.299	13.668
Leichte Nutzfahrzeuge	18.340	15.903
	118.830	**141.410**

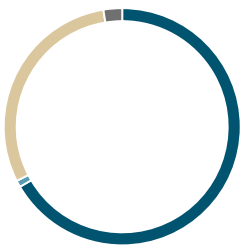
MAN NUTZFAHRZEUGE

	2020	2019	%
Auftragseingänge (Tsd. Fzg.)	123	139	−11,0
Auslieferungen	118	143	−17,3
Absatz	118	143	−17,3
Produktion	119	141	−16,0
Umsatzerlöse (Mio. €)	10.838	12.663	−14,4
Operatives Ergebnis	−631	402	x
Operative Umsatzrendite (%)	−5,8	3,2	

TGX

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



Europa/Übrige Märkte	66,6 %
Nordamerika	0,9 %
Südamerika	30,0 %
Asien-Pazifik	2,5 %

i WEITERE INFORMATIONEN www.man.eu

Volkswagen Group China

Auf dem chinesischen Markt hat Volkswagen 2020 seine strategische Ausrichtung auf die Elektromobilität mit voller Kraft fortgesetzt. Die negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf das operative Geschäft blieben begrenzt.

GESCHÄFTSVERLAUF

China blieb im Jahr 2020 der größte Einzelmarkt für Volkswagen. Der Konzern bietet auf dem chinesischen Markt mehr als 160 importierte und lokal gefertigte Modelle der Marken Volkswagen Pkw, JETTA, Audi, ŠKODA, Porsche, Bentley, Lamborghini, Bugatti, Volkswagen Nutzfahrzeuge, MAN, Scania sowie Motorräder der Marke Ducati an. Mit 3,8 (4,2) Mio. Einheiten (inklusive der Importe) lieferten wir 2020 auf einem pandemiebedingt merklich schwächeren chinesischen Gesamtmarkt weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr; der Volkswagen Konzern blieb jedoch mit einem Marktanteil von 19,3 % die klare Nummer eins bei chinesischen Kunden. Neue Modelle erreichten eine gute Marktperformance, darunter das neue Volkswagen Pkw Flaggschiff Touareg e-Hybrid, der Viloran, der JETTA SUV VS7, der Porsche Taycan sowie die Modelle Q2 und Q3 von Audi. Die neuen Modelle Tayron und Tharu haben sich schnell an die Spitze des A-SUV-Marktes gesetzt. Im Rahmen der SUV-Offensive haben wir im Jahr 2020 zehn neue Modelle auf den Markt gebracht. Sie trugen dazu bei, dass wir die Auslieferungen im SUV-Segment steigern und unsere Position als Nummer 1 behaupten konnten. Das Segment der New Energy Vehicle (NEV) war 2020 das am schnellsten wachsende Segment in China. Mit sieben neuen NEV-Modellen erhöhte sich das Portfolio des Konzerns auf 22 elektrifizierte Modelle in China. Die Premiummarken Audi, Porsche und Bentley überzeugten erneut mit starken Verkaufszahlen und auch die junge Einstiegsmarke JETTA konnte gleich im ersten vollen Verkaufsjahr zahlreiche Kunden gewinnen.

Im Jahr 2020 hat Volkswagen in China trotz der Covid-19-Pandemie seine strategische Ausrichtung auf die Elektromobilität mit voller Kraft fortgesetzt: Die beiden MEB-Werke in Foshan und Anting haben planmäßig die Produktion gestartet und bringen eine Produktionskapazität von 600 Tsd. Einheiten pro Jahr in den Konzern ein. Die Modelle ID.4 X von SAIC VOLKSWAGEN und ID.4 CROZZ von FAW-Volkswagen sind die ersten Fahrzeuge, deren Fertigung 2020 anlief; drei weitere Modelle der ID.-Familie sollen 2021 folgen. Bis 2023 wird Volkswagen Pkw acht Modelle der ID.-Familie auf dem chinesischen Markt anbieten, der eine entscheidende Rolle in der globalen E-Mobilitätsstrategie des Konzerns spielt. Volkswagen hat 2020 seinen Anteil an der Volkswagen (Anhui), ehemals JAC Volkswagen, von 50 auf 75 % erhöht. In der Investition enthalten ist auch der Erwerb von 50 % der Anteile an JAG, der Muttergesellschaft des Volkswagen Joint-Venture-Partners JAC. Das Werk der Volkswagen (Anhui) für reine Elektrofahrzeuge hat eine maximale Produktionskapazität von 350 Tsd. Einheiten pro Jahr und soll bis Ende 2022 fertiggestellt werden. Die Serienproduktion von Modellen auf MEB-Basis soll dort 2023 starten. Volkswagen hat einen weiteren Partner gefunden, um den künftigen Bedarf an Batteriekapazität für seine chinesischen E-Modelle abzusichern: Volkswagen (China) Investment Co. Ltd. will mit 26 % zum größten Anteilseigner von Gotion High-Tech Co., Ltd. werden und damit der erste internationale Automobilhersteller, der direkt in einen chinesischen Batterielieferanten investiert. Die Marke Audi arbeitet mit dem Joint-Venture-Partner FAW daran, ab 2024 gemeinsam ein Unternehmen für die Produktion von reinen Elektrofahrzeugen auf Basis der Premium Plattform Elektrik (PPE) zu etablieren; der nächste große Schritt für die lokale Produktion von E-Fahrzeugen. Zudem hat der Konzern in China 2020 die Fertigung von Komponenten des Elektroantriebs gestärkt, um auf die schnell wachsende Nachfrage nach E-Mobilität vorbereitet zu sein.

19,3 %

Marktanteil des Konzerns in China

Tsd. Fzg.	2020	2019	%
Auslieferungen	3.849	4.234	−9,1
Absatz[1]	3.577	4.048	−11,6
Produktion	3.575	3.948	−9,5

1 Aus lokaler Produktion.

ERGEBNIS

Mio. €	2020	2019
Operatives Ergebnis (100 %)	9.744	11.110
Operatives Ergebnis (anteilig)	3.602	4.425

Im Geschäftsjahr 2020 produzierten unsere Gemeinschaftsunternehmen insgesamt 3,6 (3,9) Mio. Fahrzeuge. Die Joint Ventures fertigen sowohl etablierte Konzernmodelle als auch für chinesische Kunden modifizierte (zum Beispiel mit verlängertem Radstand) sowie speziell für den chinesischen Markt konzipierte Fahrzeuge (etwa die Volkswagen Modelle Lamando, Lavida, New Bora, New Santana und Teramont).

Das anteilige Operative Ergebnis der Joint Ventures belief sich im Berichtsjahr auf 3,6 (4,4) Mrd. €. Belastungen aus dem pandemiebedingten Absatzrückgang und einem wettbewerbsintensiveren Marktumfeld standen Mixverbesserungen und Kostenoptimierungen gegenüber.

Die Werte der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind im Operativen Ergebnis des Konzerns nicht enthalten, da sie At Equity konsolidiert werden. Ihre Ergebnisse werden anteilig ausschließlich im Finanzergebnis des Konzerns erfasst.

ID.4-Familie

LOKALE PRODUKTION

Fahrzeuge	2020	2019
Volkswagen Pkw	2.751.717	3.066.807
Audi	671.659	614.753
ŠKODA	151.245	266.377
Gesamt	**3.574.621**	**3.947.937**

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

THE KEY TO MOBILITY

Volkswagen Finanzdienstleistungen konnte im schwierigen Jahr 2020 eine robuste Geschäftsentwicklung vorweisen. Das vielfältige Produktportfolio wurde um interessante Alternativen für die individuelle Mobilität ergänzt.

STRUKTUR DER VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Volkswagen Finanzdienstleistungen umfassen die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote in 48 Ländern. Wesentliche Gesellschaften sind die Volkswagen Financial Services AG und ihre Beteiligungsgesellschaften, wie zum Beispiel die Volkswagen Leasing GmbH, sowie die Volkswagen Bank GmbH, die Porsche Financial Services und die Finanzdienstleistungsgesellschaften in den USA und Kanada. Ausgenommen sind lediglich das Finanzdienstleistungsgeschäft der Marke Scania sowie der Porsche Holding Salzburg.

GESCHÄFTSVERLAUF

Volkswagen Finanzdienstleistungen und der Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) weiten ihre erfolgreiche Zusammenarbeit beim Natur- und Klimaschutz aus. Dafür stellt der Finanz- und Mobilitätsdienstleister des Volkswagen Konzerns der Naturschutzorganisation 450 Tsd. € für die Renaturierung der Aller im Landkreis Verden zwischen Hülsen und der Mündung in die Weser zur Verfügung. Ziel ist die Herstellung eines naturnäheren Zustands von Gewässerbett und Aue zur Verbesserung der Biodiversität, aber auch zur Stärkung des Hochwasserschutzes. Die Renaturierung von Fließgewässern ist neben dem Moorschutz ein weiterer Schwerpunkt im Engagement des Finanzdienstleisters.

Seit 2020 bietet Volkswagen Finanzdienstleistungen seinen Kunden ein Auto-Abonnement an und baut damit sein Mobilitätsangebot weiter aus. Kunden können verschiedene Fahrzeugklassen buchen und für mindestens drei Monate einen Vertrag abschließen. Dieser ist im Anschluss monatlich kündbar. Gezahlt wird nur für die Nutzung des Fahrzeugs sowie für Kraftstoff. Alle weiteren relevanten Kosten, wie zum Beispiel die Zulassung, Wartungen, Versicherungen und Steuern, sind bereits in der monatlichen Mobilitätsrate abgedeckt. In dem dynamischen Markt für Mobilitätsangebote kommt der Finanzdienstleister mit dem Auto-Abo dem Wunsch der Privatkunden nach einem hohen Maß an Flexibilität sowie umfassender Kostenkontrolle nach.

Mit der Paketlösung „Lease&Care“ unterstützt Volkswagen Finanzdienstleistungen die Elektromobilitätsoffensive des Volkswagen Konzerns, angefangen mit dem Verkaufsstart des ID.3. Die Kunden können aus verschiedenen modular aufgebauten Dienstleistungsbausteinen wählen und erhalten so volle Kostentransparenz beim Betrieb ihres neuen Elektrofahrzeugs. Volkswagen Finanzdienstleistungen setzt bei der Elektromobilität gezielt auf die Vorteile des Leasings und geht davon aus, dass rund 80 % der Elektrofahrzeuge des Volkswagen Konzerns über Leasing oder Finanzierung vermarktet werden.

Im Jahr 2020 hat Volkswagen Finanzdienstleistungen das Business-Travel-Start-up Voya übernommen und ergänzt sein Mobilitätsangebot für Flottenkunden um das Management von Dienstreisen. Voya bietet einen digitalen Reiseassistenten für Unternehmen als Smartphone-App und für den Desktop-Einsatz an. Da in vielen Unternehmen Fuhrpark- und Travelmanagement sukzessive zusammenwachsen, soll den Flottenkunden zukünftig auf Basis von Voya ein entsprechendes Angebot zur Verfügung gestellt werden.

2,8 Mrd. €

Operatives Ergebnis 2020

Die Online-Plattform heycar konnte nach Deutschland und dem Vereinigten Königreich im Geschäftsjahr 2020 erfolgreich nach Spanien ausgerollt werden. Unter dem Dach der Mobility Trader Spain S.L. werden nun auch in Spanien garantierte Gebrauchtwagen aller großen Automobilmarken angeboten.

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

Die Volkswagen Financial Services AG hat 2020 drei Anleihen mit unterschiedlichen Laufzeiten und einem Gesamtvolumen von 2,15 Mrd. € begeben. Aufgrund der Covid-19-Pandemie und den damit einhergehenden Verwerfungen an den Geld- und Kapitalmärkten waren die Risikoaufschläge im Vergleich zu vorangegangenen Emissionen höher. Die hohe Nachfrage der Investoren zeigt jedoch das Vertrauen in das Geschäftsmodell.

Weitere Anleihe-Transaktionen wurden unter anderem in Großbritannien, Japan, Schweden und Norwegen durchgeführt. Ergänzend wurden Privatplatzierungen in diversen Währungen emittiert.

Die Volkswagen Bank hat im Berichtsjahr keine unbesicherten Anleihen getätigt.

Die Volkswagen Leasing GmbH hat im Geschäftsjahr 2020 zwei durch Leasingforderungen besicherte ABS-Transaktionen mit einem Volumen von 1 Mrd. € und 1,1 Mrd. € platziert. Die Emissionen erfüllten die Qualitätskriterien der STS-Verbriefungsverordnung für besonders hochwertige Verbriefungen und waren mehrfach überzeichnet.

Im Ausland haben die Volkswagen Finanzdienstleister insgesamt sechs ABS-Transaktionen in den USA, China, Spanien und Japan begeben. Mit der Transaktion „Driver China eleven“ haben Volkswagen Financial Services ihre bisher volumenstärkste ABS-Emission in chinesischen Renminbi (RMB) erfolgreich platziert. Die Transaktion besitzt ein Forderungsvolumen von mehr als 8 Mrd. RMB (rund 1,0 Mrd. €) und ist mit Finanzierungsverträgen der Volkswagen Finance (China) besichert. China ist mit einem Vertragsbestand von mittlerweile mehr als 1,2 Mio. Kontrakten einer der bedeutendsten Märkte der Volkswagen Finanzdienstleistungen.

Auto-Abo

Für Volkswagen Finanzdienstleistungen war das Geschäftsjahr 2020 stark von der Covid-19-Pandemie geprägt. Zur Abwehr sowie Abmilderung der wirtschaftlichen Auswirkungen der Pandemie auf die Kunden wurden gezielte Stabilisierungsmaßnahmen etabliert, wie beispielsweise Stundungen von Zahlungen sowie Unterstützung der Handelsorganisation gemeinsam mit den Konzernmarken. Die mit den Marken ergriffenen Maßnahmen zur Absatzförderung haben sich erfolgreich auf die Fahrzeugverkäufe sowie die Vertragszugänge der Volkswagen Finanzdienstleistungen ausgewirkt.

Im Geschäftsjahr 2020 ging die Zahl der neuen Vertragsabschlüsse im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft im Vergleich zum Vorjahr um 6,9% auf 7,9 Mio. Kontrakte zurück. Am 31. Dezember 2020 war der Gesamtvertragsbestand mit 21,9 Mio. Kontrakten um 1,9% höher als ein Jahr zuvor. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing stiegen die Verträge um 1,1% auf 11,3 Mio. Kontrakte an. Auf den Bereich Service/Versicherungen entfielen 10,6 Mio. Kontrakte; das waren 2,7% mehr als im Vorjahr. Bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen belief sich die Penetrationsrate als Anteil der finanzierten oder geleasten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns – einschließlich der chinesischen Joint Ventures – auf 35,2 (34,2)%.

Am Ende des Berichtszeitraums hatte die Volkswagen Bank GmbH 1,4 (1,3) Mio. Einlagekonten im Bestand. Volkswagen Finanzdienstleistungen beschäftigte zum Jahresende 2020 weltweit 14.560 Mitarbeiter, davon waren 7.299 im Inland tätig.

UMSATZ UND ERGEBNIS

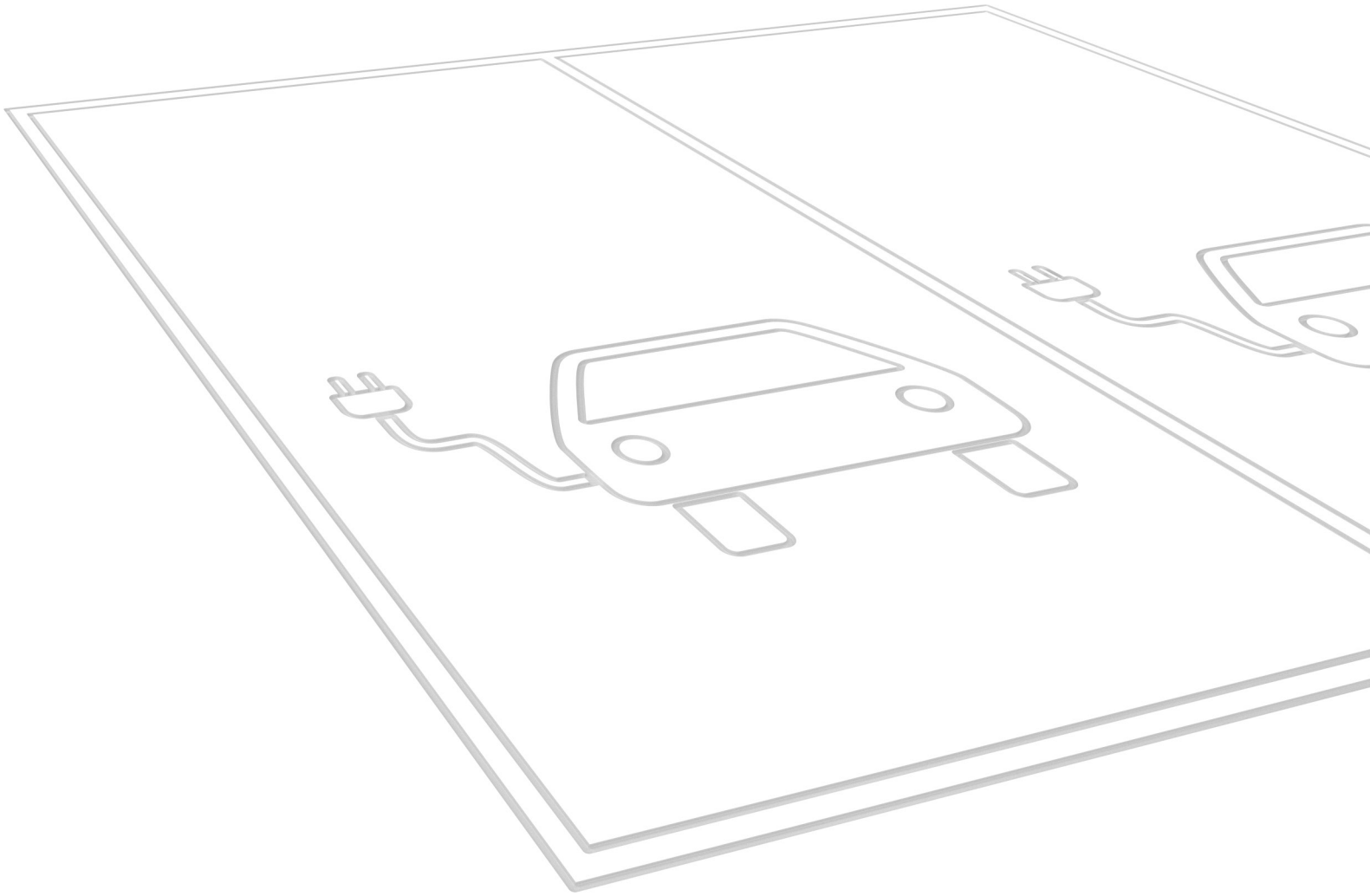
Die Umsatzerlöse von Volkswagen Finanzdienstleistungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 38,6 Mrd.€; ein leichtes Plus von 1,8% im Vergleich zum Vorjahr. Das Operative Ergebnis ging insbesondere risikokostenbedingt auf 2,8 (3,0) Mrd.€ zurück.

VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

		2020	2019	%
Vertragsbestand	Tsd. Stück	21.907	21.498	+1,9
Kundenfinanzierung		6.635	6.585	+0,8
Leasing		4.692	4.616	+1,6
Service/Versicherung		10.580	10.297	+2,7
Vermietvermögen	Mio.€	49.653	47.222	+5,1
Forderungen aus	Mio.€			
Kundenfinanzierung		69.380	68.517	+1,3
Händlerfinanzierung		18.448	23.093	−20,1
Leasingverträgen		45.379	46.276	−1,9
Direktbankeinlagen	Mio.€	27.734	31.330	−11,5
Bilanzsumme	Mio.€	225.608	223.536	+0,9
Eigenkapital	Mio.€	29.406	28.428	+3,4
Schulden[1]	Mio.€	187.545	187.092	+0,2
Eigenkapitalquote	%	13,0	12,7	+2,6
Eigenkapitalrendite vor Steuern[2]	%	8,9	10,8	−17,5
Leverage[3]		6,4	6,6	−3,4
Operatives Ergebnis	Mio.€	2.803	2.960	−5,3
Ergebnis vor Steuern	Mio.€	2.577	2.968	−13,2
Mitarbeiter am 31.12.		14.560	14.394	+1,2

1 Ohne Rückstellungen und latente Steuern.
2 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals (fortgeführte Aktivitäten).
3 Schulden zu Eigenkapital.

WEITERE INFORMATIONEN
www.vwfsag.de



3

Corporate Governance

CORPORATE GOVERNANCE

53 Konzernerklärung zur Unternehmensführung
62 Mitglieder des Vorstands
63 Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse
66 Vergütungsbericht (Teil des Konzernlageberichts)

Konzernerklärung zur Unternehmensführung

Nachfolgend werden die nach §§ 289f und 315d HGB sowie den Empfehlungen und Grundsätzen des Deutschen Corporate Governance Kodex geforderten Inhalte der Konzernerklärung zur Unternehmensführung abgebildet.

DER DEUTSCHE CORPORATE GOVERNANCE KODEX – LEITLINIE FÜR ERFOLGREICHE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Corporate Governance bildet den Ordnungsrahmen für die Führung und Kontrolle eines Unternehmens. Dazu gehören unter anderem seine Organisation und Werte sowie seine geschäftspolitischen Grundsätze und Leitlinien. Der Deutsche Corporate Governance Kodex (DCGK) enthält Grundsätze, Empfehlungen und Anregungen zur Leitung und Überwachung von Unternehmen. Die für diesen Zweck eingerichtete Regierungskommission hat die Empfehlungen und Anregungen des DCGK auf Basis wesentlicher Vorschriften sowie national und international anerkannter Standards guter und verantwortungsvoller Unternehmensführung erarbeitet. Sie überprüft diese unter Einbeziehung aktueller Entwicklungen regelmäßig im Sinne der Best Practice auf ihre Relevanz und passt sie bei Bedarf an. Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG richten ihre Arbeit an den Grundsätzen, Empfehlungen und Anregungen des DCGK aus. Eine gute Corporate Governance sehen wir als wesentliche Voraussetzung dafür, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern. Sie trägt dazu bei, das Vertrauen unserer Aktionäre, Kunden, Mitarbeiter, Geschäftspartner und Investoren in unsere Arbeit zu stärken und dem stetig wachsenden Informationsbedarf nationaler und internationaler Interessengruppen gerecht zu werden.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNGEN

(Stand: Zeitpunkt der Erklärung)

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 13. November 2020 die gemäß § 161 AktG geforderte jährliche Entsprechenserklärung zum DCGK mit folgendem Wortlaut abgegeben:

„Vorstand und Aufsichtsrat erklären:

Den vom Bundesministerium der Justiz am 24. April 2017 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 7. Februar 2017 („DCGK 2017“) wurde im Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung vom 15. November 2019 bis zum Inkrafttreten des reformierten DCGK in der Fassung vom 16. Dezember 2019 am 20. März 2020 mit Ausnahme der nachfolgend genannten Ziffern aus den dort genannten Gründen und in den genannten Zeiträumen entsprochen.

- a) 5.3.2 Abs. 3 Satz 2 (Unabhängigkeit des Vorsitzenden des Prüfungsausschusses)
  Nach der Formulierung dieser Empfehlung ist unklar, ob der Prüfungsausschussvorsitzende „unabhängig“ im Sinne der Ziffer 5.3.2 Abs. 3 Satz 2 des DCGK 2017 ist. Die gegebenenfalls fehlende „Unabhängigkeit“ könnte sich aus seiner Mitgliedschaft im Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE, der Verwandtschaft zu anderen Mitgliedern des Aufsichtsrats der Gesellschaft und der Porsche Automobil Holding SE, seiner mittelbaren Minoritätsbeteiligung an der Porsche Automobil Holding SE sowie geschäftlichen Beziehungen zu anderen Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch, die ebenfalls mittelbar an der Porsche Automobil Holding SE beteiligt sind, ergeben. Diese Beziehungen begründen aber nach unserer Auffassung weder einen Interessenkonflikt noch beeinträchtigen sie die Amtsführung des Prüfungsausschussvorsitzenden. Höchstvorsorglich wird jedoch diese Abweichung erklärt.
- b) 5.4.1 Abs. 6 bis 8 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen)
  Hinsichtlich der Empfehlung in Ziffer 5.4.1 Abs. 6 bis 8 des DCGK 2017 zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die Anforderungen des Kodex unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Wir erklären daher höchstvorsorglich insoweit eine Abweichung vom Kodex.
- c) 5.4.5 Satz 2 (maximal drei Aufsichtsratsmandate in konzernexternen börsennotierten oder vergleichbaren Gesellschaften)

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats nimmt Aufsichtsratsmandate in drei börsennotierten Gesellschaften des VOLKSWAGEN Konzerns, nämlich in der VOLKSWAGEN AG, der AUDI AG und der TRATON SE, sowie ein Aufsichtsratsmandat in der Bertelsmann SE & Co. KGaA wahr und ist ferner Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE. Die AUDI AG, die VOLKSWAGEN AG und die TRATON SE bilden keinen Konzern mit der Porsche Automobil Holding SE. Da nicht auszuschließen ist, dass das Aufsichtsratsmandat in der Bertelsmann SE & Co. KGaA vergleichbare Anforderungen stellt wie ein Aufsichtsratsmandat in einer börsennotierten Gesellschaft und da die genaue Zählweise der Mandate unklar ist, erklären wir vorsorglich eine Abweichung von Ziffer 5.4.5 Satz 2 des DCGK 2017. Wir sind jedoch davon überzeugt, dass dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats der VOLKSWAGEN AG für die Wahrnehmung seiner Mandate genügend Zeit zur Verfügung stand und steht.

Vorstand und Aufsichtsrat erklären zudem:

Den vom Bundesministerium der Justiz am 20. März 2020 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 16. Dezember 2019 („DCGK 2020“) wurde im Zeitraum seit Inkrafttreten dieser Fassung des DCGK und wird weiterhin mit Ausnahme der nachfolgend genannten Empfehlungen aus den dort genannten Gründen und in den genannten Zeiträumen entsprochen.

- a) Empfehlung B.3 (Dauer von Vorstands-Erstbestellungen)
  Die Dauer von Vorstands-Erstbestellungen wird der Aufsichtsrat wie bisher dem jeweiligen Einzelfall angemessen und am Unternehmenswohl orientiert festlegen.
- b) Empfehlung C.5 (Mandatsobergrenze mit Vorstands-Mandat)
  Der Vorsitzende des Aufsichtsrats nimmt Aufsichtsratsmandate in drei börsennotierten Gesellschaften des VOLKSWAGEN Konzerns, nämlich in der VOLKSWAGEN AG, der AUDI AG und der TRATON SE (ebenfalls als Vorsitzender), sowie ein Aufsichtsratsmandat in der Bertelsmann SE & Co. KGaA wahr und ist ferner Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE. Die AUDI AG, die VOLKSWAGEN AG und die TRATON SE bilden keinen Konzern mit der Porsche Automobil Holding SE. Wir sind jedoch davon überzeugt, dass dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats der VOLKSWAGEN AG für die Wahrnehmung seiner Mandate genügend Zeit zur Verfügung steht.
- c) Empfehlung C.10 Satz 1 (Unabhängigkeit des AR-Vorsitzenden und von Ausschussvorsitzenden)
  Der Aufsichtsratsvorsitzende und der Vorsitzende des mit der Vorstandsvergütung befassten Ausschusses sollen nach dieser Empfehlung des DCGK 2020 unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sein. Nach dem Kriterienkatalog der Empfehlung C.7 ist ein Indikator für fehlende Unabhängigkeit, wenn ein Mitglied des Aufsichtsrats in den zwei Jahren vor seiner Ernennung Mitglied des Vorstands war. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats, der personenidentisch ist mit dem Vorsitzenden des mit der Vorstandsvergütung befassten Ausschusses, ist seinerzeit direkt vom Vorstand in den Aufsichtsrat gewechselt.
- d) Empfehlung C.10 Satz 2 (Weitergehende Unabhängigkeit des Prüfungsausschussvorsitzenden)
  Nach der Formulierung dieser Empfehlung ist unklar, ob der Prüfungsausschussvorsitzende „unabhängig vom kontrollierenden Aktionär“ im Sinne dieser Empfehlung ist. Fehlende „Unabhängigkeit“ könnte sich daraus ergeben, dass der Prüfungsausschussvorsitzende neben anderen Mitgliedern der Familien Porsche und Piëch, mit denen auch Verwandtschaftsverhältnisse bestehen, mittelbar an der Porsche Automobil Holding SE beteiligt ist. Diese Beziehungen begründen aber nach unserer Auffassung weder einen Interessenkonflikt noch beeinträchtigen sie die Amtsführung des Prüfungsausschussvorsitzenden. Höchstvorsorglich wird jedoch diese Abweichung erklärt.
- e) Empfehlung C.13 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen)
  Hinsichtlich dieser Empfehlung zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die Anforderungen des Kodex unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Wir erklären daher höchstvorsorglich insoweit eine Abweichung vom Kodex. Dessen ungeachtet wird sich der Aufsichtsrat bemühen, den Anforderungen der Empfehlung gerecht zu werden.
- f) Empfehlung D.1 (Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat)
  Die Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat wurde am 6. April 2020 auf der Internetseite der Gesellschaft zugänglich gemacht.
- g) Empfehlung D.4 (Unabhängigkeit des Prüfungsausschussvorsitzenden)
  Zur Begründung wird auf die Ausführungen oben zur Empfehlung C.10 Satz 2 verwiesen. Ist der Prüfungsausschussvorsitzende nicht unabhängig vom kontrollierenden Aktionär, ist er nach der Definition der Empfehlung C.6 Satz 2 auch nicht unabhängig im Sinne der Empfehlung D.4.
- h) Empfehlungen G.1 und G.2 (Vergütungssystem und Ziel-Gesamtvergütung)
  Der Aufsichtsrat hat im Jahr 2017 ein neues Vergütungssystem eingeführt, welches sämtliche Empfehlungen des DCGK 2017 berücksichtigte. Mit dem reformierten DCGK 2020 wurden diese Empfehlungen signifikant verändert. Das Vergütungssystem aus dem Jahr 2017 entspricht diesen geänderten Empfehlungen in einigen Punkten nicht. Der Aufsichtsrat plant, ein neues Vergütungssystem einzuführen, das die geänderten Empfehlungen des DCGK 2020 berücksichtigt. Bis dahin werden die Abweichungen hier und im Folgenden beschrieben. Der Aufsichtsrat hat bislang noch kein Vergütungssystem im Sinn der Empfehlung G.1 beschlossen. Aus der Begründung der Kommission zur Empfehlung G.1 ergibt sich ferner: Die Gesamtvergütung

ist die Summe aller für das betreffende Jahr aufgewendeten Vergütungsbeträge einschließlich des Dienstzeitaufwands nach IAS 19. Dies wird auch für die Maximalvergütung gelten. Die in unserem Vergütungssystem enthaltenen Vergütungshöchstgrenzen sind ohne Berücksichtigung von Altersvorsorgeaufwand und Nebenleistungen festgelegt und stellen daher keine Maximalvergütung im Sinne der Empfehlung G.1 dar. Auch lässt sich dem bisherigen Vergütungssystem der relative Anteil der einzelnen Vergütungsbestandteile an der in diesem Sinn definierten Ziel-Gesamtvergütung nicht entnehmen. Ferner hat der Aufsichtsrat bislang entgegen der Empfehlung G.2 nicht über konkrete Ziel-Gesamtvergütungen der einzelnen Vorstandsmitglieder im Sinne der Empfehlung G.1 beschlossen.

> i) Empfehlung G.10 Satz 2 (4-Jahre Bindungsfrist)
Nach dieser Empfehlung soll das Vorstandsmitglied erst nach vier Jahren über langfristig variable Gewährungsbeträge verfügen können. Da unser derzeitiger „Performance-Share-Plan“ eine jeweils dreijährige Laufzeit hat, an deren Ende ein Barausgleich stattfindet, können die Mitglieder des Vorstands bereits nach drei Jahren über diesen Vergütungsbestandteil verfügen.

> j) Empfehlung G.11 Satz 2 (Claw-back)
Entgegen Satz 2 dieser Empfehlung sieht das derzeit noch geltende Vergütungssystem im Verhältnis zu den Mitgliedern des Vorstands keine Einbehaltungs- oder Rückforderungsmöglichkeit vor.“

Die aktuelle Entsprechenserklärung sowie frühere Entsprechenserklärungen sind auch auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html veröffentlicht.

Auch unsere börsennotierten, mittelbaren Tochtergesellschaften TRATON SE und MAN SE haben jeweils eine Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben, die unter der unten angegebenen Internetadresse abrufbar sind.

Den Anregungen des DCGK 2020 wird entsprochen. Für die in der Vergangenheit nach dem DCGK 2017 nicht umgesetzten Anregungen gilt: Die früher in Ziffer 5.1.2 Abs. 2 Satz 1 („Dauer von Vorstands-Erstbestellungen“) und Ziffer 4.2.3 Abs. 2 Satz 9 DCGK 2017 („keine vorzeitige Auszahlung variabler Vergütungsbestandteile“) enthaltenen Anregungen sind im DCGK 2020 zu Empfehlungen umgestaltet worden. Die entsprechende Abweichung von der Empfehlung zur Dauer von Vorstands-Erstbestellungen (B.3 DCGK 2020) ist in der oben abgedruckten Entsprechenserklärung enthalten. Die Empfehlung, dass variable Vergütungsbestandteile nicht vorzeitig ausbezahlt werden sollen (G.12 DCGK 2020), wird jetzt eingehalten. Die früher in Ziffer 2.3.2 Satz 2 („Erreichbarkeit des Stimmrechtsvertreters während der Hauptversammlung“) und in Ziffer 2.3.3 DCGK 2017 („Übertragung der Hauptversammlung“) enthaltenen Anregungen sind im DCGK 2020 entfallen.

i ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER VOLKSWAGEN AG
https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html

i ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER TRATON SE
https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html

i ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER MAN SE
https://www.corporate.man.eu/de/investor-relations/corporate-governance/corporate-governance-bei-man/Corporate-Governance-bei-MAN.html

VORSTAND

Der Vorstand der Volkswagen AG leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung und im Unternehmensinteresse, auf Grundlage der Satzung und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand.

Dementsprechend waren die Aufgaben bis zum 31. Dezember 2020 auf acht Vorstandsressorts aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“, zu dem unter anderem die Markengruppe „Volumen“ gehört, waren die weiteren Geschäftsbereiche: „Komponente und Beschaffung“, „Finanzen und IT“, „Personal und Truck & Bus“, „Integrität und Recht“, „Premium“, „Sport & Luxury“ sowie „China“. Zum 31. Dezember 2020 wurden in Personalunion geführt: Der Geschäftsbereich „Komponente und Beschaffung“ kommissarisch durch das Vorstandsmitglied für „Finanzen und IT“ und der Geschäftsbereich „China“ durch den Vorsitzenden des Vorstands.

Im Dezember 2020 hat der Aufsichtsrat beschlossen, das Vorstandsressort „Komponente und Beschaffung“ ab dem 1. Januar 2021 zu trennen und stattdessen die zwei neuen Vorstandsressorts „Technik“ und „Einkauf“ zu schaffen. Im neuen Geschäftsbereich „Technik“ werden konzernweit alle Aktivitäten der Konzern-Komponente, die Vermarktung der Volkswagen Baukästen an Dritte, die Entwicklung und Herstellung von Batteriezellen sowie die dazugehörige Beschaffung, die Themen Laden und Ladesysteme sowie die entsprechenden Joint Ventures weltweit verantwortet.

Angaben zur personellen Zusammensetzung des Vorstands können Sie dem Abschnitt Mitglieder des Vorstands entnehmen.

Arbeitsweise des Vorstands

Der Vorstand der Volkswagen AG besteht gemäß § 6 der Satzung aus mindestens drei Personen, wobei die tatsächliche Zahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat festgesetzt wird. Zum 31. Dezember 2020 bestand der Vorstand aus sechs Mitgliedern.

Der Vorstand tagt in der Regel wöchentlich, gemäß der Geschäftsordnung für den Vorstand aber mindestens zweimal im Monat. Die Vorstandssitzungen werden vom Vorsitzenden des Vorstands einberufen. Auf Verlangen eines Vorstandsmitglieds ist der Vorsitzende des Vorstands zur Einberufung einer Vorstandssitzung verpflichtet. Der Vor-

sitzende des Vorstands leitet die Vorstandssitzungen. Über Fragen von grundsätzlicher Bedeutung sowie in wichtigen Angelegenheiten entscheidet der gesamte Vorstand. Der Vorstand trifft seine Entscheidungen nach vorheriger gemeinsamer Aussprache und/oder im Umlaufverfahren. Beschlüsse des Vorstands werden mit Stimmenmehrheit gefasst. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden des Vorstands den Ausschlag.

Unbeschadet der Gesamtverantwortung des Vorstands leitet jedes Vorstandsmitglied seinen Geschäftsbereich selbstständig. Alle Vorstandsmitglieder haben sich über die Vorgänge innerhalb ihrer Geschäftsbereiche gegenseitig unterrichtet zu halten.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden von ihrer jeweiligen Geschäftsleitung in eigener Verantwortung geführt. Dabei berücksichtigen die Geschäftsleitungen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen neben den Interessen der Gesellschaft auch die Interessen des Konzerns und der einzelnen Marken.

Ausschüsse des Vorstands

Auf Konzernebene bestehen zu folgenden wesentlichen Themen Vorstandsausschüsse: Investitionen, Digitale Transformation, Führungsfragen, Personal, Integrität und Compliance, Risikomanagement, Produkte sowie Technologie. In den Ausschüssen sind neben den jeweils zuständigen Vorstandsmitgliedern sowohl die relevanten Zentralbereiche als auch die relevanten Funktionen der Unternehmensbereiche vertreten.

Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat

Der Aufsichtsrat berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens. Er ist in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden. Turnusmäßig erörtert der Aufsichtsrat der Volkswagen AG zudem Überlegungen zur strategischen Ausrichtung des Volkswagen Konzerns mit dem Vorstand. Die beiden Gremien analysieren gemeinsam regelmäßig den Stand der Strategieumsetzung. Der Vorstand informiert den Aufsichtsrat regelmäßig, zeitnah und umfassend in schriftlicher oder mündlicher Form über alle für das Unternehmen relevanten Fragen insbesondere der Strategie, der Planung, der Geschäftsentwicklung, der Risikolage und des Risikomanagements sowie der Compliance.

Für den Dienstverkehr mit dem Aufsichtsrat ist der Vorsitzende des Vorstands zuständig. Dieser steht in regelmäßigem Kontakt mit dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und berichtet ihm unverzüglich in allen Angelegenheiten von besonderem Gewicht.

Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands durch eine Informationsordnung näher festgelegt. Berichte des Vorstands an den Aufsichtsrat oder seine Ausschüsse werden nach den Grundsätzen einer gewissenhaften und getreuen Rechenschaft und – mit Ausnahme der unverzüglichen Berichte des Vorsitzenden des Vorstands an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats in Angelegenheiten von besonderem Gewicht – in der Regel in Textform erstattet.

Für Geschäfte von grundlegender Bedeutung bestehen Zustimmungsvorbehalte zugunsten des Aufsichtsrats. Entscheidungsnotwendige Unterlagen werden den Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig vor der Sitzung zugeleitet.

Diversitätskonzept und Nachfolgeplanung für den Vorstand

Der Aufsichtsrat legt für die Zusammensetzung des Vorstands folgendes Diversitätskonzept (§ 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB) fest:

Bei Abwägungen, welche Persönlichkeiten den Vorstand als Gremium am besten ergänzen würden, berücksichtigt der Aufsichtsrat auch Vielfalt (Diversität). Unter Vielfalt als Abwägungsgesichtspunkt versteht der Aufsichtsrat insbesondere unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter. Dabei berücksichtigt der Aufsichtsrat insbesondere auch folgende Gesichtspunkte:

- Die Vorstandsmitglieder sollen über langjährige Führungserfahrung verfügen.
- Die Vorstandsmitglieder sollen wenn möglich Erfahrung aus unterschiedlichen Ausbildungen und Berufen mitbringen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über technischen Sachverstand, insbesondere über Kenntnisse und Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art und sonstigen technischen Erzeugnissen, sowie über internationale Erfahrung verfügen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Forschung und Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance verfügen.
- Im Vorstand soll ein bestimmter Frauenanteil erreicht werden. Für den Frauenanteil legt der Aufsichtsrat regelmäßig nach Maßgabe der gesetzlichen Vorschriften Zielgrößen und Fristen zur Erreichung der Zielgrößen fest.
- Unter den Vorstandsmitgliedern soll eine hinreichende Altersmischung vorhanden sein.

Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Vorstandsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Volkswagen AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Vorstandsmitglieder insbesondere in die Lage versetzen, für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein, da sie gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken“, entgegenwirkt. Sie trägt so zu einer erfolgreichen Führung des Unternehmens bei.

Mit welcher Persönlichkeit eine konkrete Vorstandsposition besetzt werden soll, entscheidet der Aufsichtsrat im Unternehmensinteresse und unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalls. Bei dieser Entscheidung und bei der langfris-

tigen Nachfolgeplanung orientiert sich der Aufsichtsrat am Diversitätskonzept. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats setzt die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands das Diversitätskonzept um. Die Vorstandsmitglieder verfügen über langjährige Berufserfahrung, insbesondere im internationalen Kontext, und decken ein breites Spektrum an Ausbildungs- und Berufshintergründen ab. Der Vorstand verfügt insgesamt über hervorragenden technischen Sachverstand. Er hat in seiner Gesamtheit langjährige Erfahrung auf den Gebieten der Forschung und Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance. Zudem ist im Vorstand eine hinreichende Altersmischung und eine Geschlechterverteilung vorhanden, die den vom Aufsichtsrat aufgestellten Anforderungen entspricht.

Der Aufsichtsrat hat das von ihm festgelegte Diversitätskonzept auch bei der Neubestellung der beiden neuen Vorstandsmitglieder Murat Aksel und Thomas Schmall-von Westerholt mit Wirkung zum 1. Januar 2021 berücksichtigt. Beide neuen Vorstandsmitglieder ergänzen das bereits vorhandene Spektrum an Ausbildungs- und Berufshintergründen und verfügen über hervorragende Kenntnisse und Erfahrung auf den ihnen zugewiesenen Gebieten „Einkauf“ und „Technik“.

Die langfristige Nachfolgeplanung im Sinne der Empfehlung B.2 DCGK 2020 erfolgt durch regelmäßige Gespräche der Vorsitzenden von Vorstand und Aufsichtsrat sowie dadurch, dass das Thema regelmäßig im Präsidium des Aufsichtsrats behandelt wird. Dabei werden die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten bei aktuellen Vorstandsmitgliedern besprochen sowie über mögliche Nachfolger beraten. Insbesondere wird erörtert, welche Kenntnisse, Erfahrungen sowie fachlichen und persönlichen Kompetenzen im Vorstand mit Blick auf die Unternehmensstrategie und aktuelle Herausforderungen vorhanden sein sollen und inwieweit die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands dem bereits entspricht. Die langfristige Nachfolgeplanung orientiert sich an der Unternehmensstrategie und der Unternehmenskultur und berücksichtigt das vom Aufsichtsrat festgelegte Diversitätskonzept.

Vorstandsmitglieder sollen in der Regel maximal bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres bestellt werden. Vorstandsmitglieder können über die Vollendung des 65. Lebensjahres hinaus bis maximal zur Vollendung des 68. Lebensjahres bestellt werden, sofern der Aufsichtsrat dies mit einer Zwei-Drittel-Mehrheit beschließt.

AUFSICHTSRAT

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG erfüllt seine Aufgaben in gemeinschaftlicher Arbeit seiner Mitglieder. Er berät und überwacht den Vorstand bei der Leitung des Unternehmens und ist in Entscheidungen, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind, über Zustimmungsvorbehalte unmittelbar eingebunden.

Angaben zur personellen Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der Aufsichtsratsausschüsse sowie deren Vorsitzenden und zur Dauer der Zugehörigkeit der einzelnen Mitglieder zum Aufsichtsrat können Sie dem Abschnitt Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse entnehmen. Weiterführende Informationen zur Unterstützung der Aufsichtsratsmitglieder bei ihrer Amtseinführung und bei Aus- und Fortbildungsmaßnahmen sowie zur Arbeit des Aufsichtsrats und Gesprächen des Vorsitzenden des Aufsichtsrats mit Investoren sind im Bericht des Aufsichtsrats enthalten.

Überblick

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur Hälfte aus Vertretern der Anteilseigner. Das Land Niedersachsen ist nach § 11 Abs. 1 der Satzung der Volkswagen AG berechtigt, zwei dieser Vertreter der Anteilseigner zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15 % der Stammaktien der Gesellschaft hält. Die übrigen Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung gewählt.

Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Vertretern der Arbeitnehmer. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von der Belegschaft zu wählende Beschäftigte des Unternehmens; die anderen drei Vertreter der Arbeitnehmer sind von der Belegschaft gewählte Gewerkschaftsvertreter.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist in der Regel ein Vertreter der Anteilseigner, sein Stellvertreter ist in der Regel ein Vertreter der Arbeitnehmer. Beide wählt der Aufsichtsrat aus seiner Mitte.

Die Geschäfte des Aufsichtsrats werden durch ein eigenständiges Büro des Aufsichtsratsvorsitzenden geführt. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats achtet auf die Unabhängigkeit des Büros des Aufsichtsratsvorsitzenden sowie dessen fachliche Besetzung und übt in Abstimmung mit den zuständigen Vorstandsmitgliedern die Personalhoheit aus.

Der Aufsichtsrat bestellt die Vorstandsmitglieder und beschließt auf Vorschlag des Präsidiums ein klares und verständliches System zur Vergütung der Vorstandsmitglieder. Bei jeder wesentlichen Änderung, mindestens jedoch alle vier Jahre, legt er es der Hauptversammlung zur Billigung vor.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG ist dem Unternehmensinteresse verpflichtet. Die Aufsichtsratsmitglieder können ihre Aufgaben nicht durch andere wahrnehmen lassen.

Jedes Mitglied des Aufsichtsrats ist verpflichtet, Interessenkonflikte dem Aufsichtsratsvorsitzenden gegenüber unverzüglich offenzulegen. Der Aufsichtsrat informiert in seinem Bericht an die Hauptversammlung über aufgetretene Interessenkonflikte und deren Behandlung. Wesentliche und nicht nur vorübergehende Interessenkonflikte in der Person eines Aufsichtsratsmitglieds sollen zur Beendigung des Mandats führen.

Aufsichtsratsmitglieder sollen keine Organfunktion oder Beratungsaufgabe bei wesentlichen Wettbewerbern der Volkswagen AG oder bei wesentlichen Wettbewerbern eines von der Volkswagen AG abhängigen Unternehmens ausüben und nicht in einer persönlichen Beziehung zu einem wesentlichen Wettbewerber stehen.

Die Gesellschaft unterstützt die Aufsichtsratsmitglieder bei ihrer Amtseinführung sowie den Aus- und Fortbildungsmaßnahmen angemessen. Über durchgeführte Maßnahmen wird im Bericht des Aufsichtsrats berichtet.

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat fasst seine Beschlüsse in der Regel in gemeinsamer Sitzung. Er muss mindestens zwei Sitzungen im Kalenderhalbjahr abhalten. In der Regel trifft sich der Aufsichtsrat zu fünf Sitzungen im Jahr. Die Schwerpunktthemen der Sitzungen werden im Bericht des Aufsichtsrats beschrieben.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats koordiniert die Arbeit im Aufsichtsrat. Er nimmt die Belange des Aufsichtsrats nach außen wahr und vertritt die Gesellschaft für den Aufsichtsrat gegenüber dem Vorstand. Der Aufsichtsratsvorsitzende führt in angemessenem Rahmen mit Investoren Gespräche über aufsichtsratsspezifische Themen sowie in Abstimmung mit dem Vorstand über nicht aufsichtsratsspezifische Themen. Näheres dazu wird im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

Um die Bedeutung der Aspekte der ökologischen Nachhaltigkeit, der sozialen Verantwortung und einer guten Unternehmensführung zu betonen, hat der Aufsichtsrat einen Beauftragten für Umwelt (Environment), Soziales und Governance (ESG) bestimmt. Aktuell nimmt Herr Hans Dieter Pötsch diese Aufgabe wahr.

Der Aufsichtsrat soll regelmäßig auch ohne den Vorstand tagen. Am Ende jeder Sitzung des Aufsichtsrats findet grundsätzlich eine Aussprache statt, bei der kein Vorstandsmitglied anwesend ist. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats beruft die Sitzung des Aufsichtsrats ein und leitet sie. Im Falle seiner Verhinderung übernimmt der Stellvertreter diese Aufgaben.

Der Aufsichtsrat ist nur beschlussfähig, wenn mindestens zehn Mitglieder an der Beschlussfassung teilnehmen. Der jeweilige Vorsitzende bestimmt die Form der Sitzung und die Art der Abstimmung im Aufsichtsrat und in seinen Ausschüssen. Wenn der Vorsitzende dieses für den Einzelfall bestimmt, können Sitzungen auch unter Nutzung von Telekommunikationsmitteln durchgeführt werden oder Mitglieder unter Nutzung von Telekommunikationsmitteln an Sitzungen teilnehmen. Der Vorsitzende kann auch bestimmen, dass die Erklärungen der Mitglieder bei der Beschlussfassung des Aufsichtsrats oder seiner Ausschüsse schriftlich, fernmündlich oder in anderer vergleichbarer Form abgegeben werden. Beschlüsse des Aufsichtsrats bedürfen der Mehrheit der abgegebenen Stimmen, soweit nicht in der Satzung oder gesetzlich etwas anderes vorgesehen ist. Beschlüsse über die Errichtung und Verlegung von Produktionsstätten bedürfen der Mehrheit von zwei Drittel der Aufsichtsratsmitglieder. Ergibt eine Abstimmung im Aufsichtsrat Stimmengleichheit, so hat bei einer erneuten Abstimmung über denselben Gegenstand, wenn auch sie Stimmengleichheit ergibt, der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen. Über jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse ist eine Niederschrift aufzunehmen. Die Niederschrift über eine Sitzung hat den Ort und den Tag der Sitzung, die Teilnehmer, die Gegenstände der Tagesordnung, den wesentlichen Inhalt der Beratungen und die gefassten Beschlüsse wiederzugeben.

Der Aufsichtsrat kann entscheiden, dass im Einzelfall Sachverständige und Auskunftspersonen zur Beratung über einzelne Gegenstände hinzugezogen werden.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

Um die ihm obliegenden Aufgaben zu erfüllen, hat der Aufsichtsrat fünf Ausschüsse gebildet: das Präsidium, den Nominierungsausschuss, den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG, den Prüfungsausschuss und seit Oktober 2015 den Sonderausschuss Dieselmotoren. Dem Präsidium gehören derzeit jeweils vier Vertreter der Anteilseigner und vier Vertreter der Arbeitnehmer an, dem Sonderausschuss Dieselmotoren jeweils drei Vertreter der Anteilseigner und drei Vertreter der Arbeitnehmer. Die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium bilden den Nominierungsausschuss. Den übrigen beiden Ausschüssen gehören je zwei Vertreter der Anteilseigner- und der Arbeitnehmerseite an.

Das Präsidium des Aufsichtsrats bereitet in seinen Sitzungen die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vor, berät die personelle Besetzung des Vorstands und entscheidet unter anderem über dessen nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten sowie über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Das Präsidium unterstützt und berät den Aufsichtsratsvorsitzenden. Es sorgt gemeinsam mit dem Vorstandsvorsitzenden für die langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand.

Der Nominierungsausschuss schlägt dem Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung geeignete Kandidaten vor. Vorher vergewissert er sich bei den Kandidaten, dass sie den zu erwartenden Zeitaufwand aufbringen können und ermittelt die persönlichen und geschäftlichen Beziehungen der Kandidaten zur Volkswagen AG und ihren Konzernunternehmen, den Organen der Volkswagen AG und zu den Aktionären, die direkt oder indirekt mehr als 10 % der stimmberechtigten Aktien der Volkswagen AG halten. Der Nominierungsausschuss berücksichtigt bei seinen Vorschlägen an den Aufsichtsrat ferner, dass der Aufsichtsrat bei seinen Wahlvorschlägen an die Hauptversammlung die vom Aufsichtsrat benannten konkreten Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats berücksichtigen und gleichzeitig die Ausfüllung des vom Aufsichtsrat für das Gesamtgremium erarbeiteten Kompetenzprofils anstreben soll; der Nominierungsausschuss berücksichtigt ferner das im Hinblick auf die Zusammensetzung des Aufsichtsrats verfolgte Diversitätskonzept.

Der Vermittlungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat Vorschläge für eine Bestellung oder einen Widerruf der Bestellung zu unterbreiten, wenn im Aufsichtsrat für die betreffende Maßnahme in einer ersten Abstimmung keine Mehrheit erreicht wurde, die mindestens zwei Drittel der Stimmen aller Aufsichtsratsmitglieder umfasst.

Der Prüfungsausschuss befasst sich unter anderem mit der Prüfung der Rechnungslegung einschließlich des Jahres- und Konzernabschlusses, der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses und deren Kontrolle durch den Abschlussprüfer, der Compliance sowie mit der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems, des Internen Kontrollsystems und des internen Revisionssystems. Zusätzlich befasst sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit den Quartalsberichten und dem Halbjahresfinanzbericht des Volkswagen Konzerns.

Dem Sonderausschuss Dieselmotoren obliegt die Aufgabe, die Untersuchungen zur Aufklärung im Zusammenhang mit der Manipulation von Abgaswerten bei Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns zu begleiten und Beschlussfassungen des Aufsichtsrats für notwendige Konsequenzen auf der Ebene des Aufsichtsrats vorzubereiten. Dazu wird der Sonderausschuss Dieselmotoren regelmäßig vom Vorstand unterrichtet. Der Vorsitzende des Sonderausschusses Dieselmotoren berichtet dem Aufsichtsrat regelmäßig über die Arbeit des Ausschusses.

Ziele für die Besetzung des Aufsichtsrats, Kompetenzprofil und Diversitätskonzept

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG strebt angesichts der unternehmensspezifischen Situation, des Unternehmensgegenstands, der Größe der Gesellschaft und des Anteils der internationalen Geschäftstätigkeit sowie unter Berücksichtigung der Eigentümerstruktur als Ziel eine Zusammensetzung des Aufsichtsrats an, die die folgenden Elemente berücksichtigt:

- Mindestens drei Aufsichtsratsmandate sollen Personen innehaben, die in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität verkörpern.
- Des Weiteren sollen aufseiten der Anteilseigner mindestens vier Mandate auf Personen entfallen, die nach den Kriterien der Empfehlungen C.7 bis C.9 DCGK 2020 unabhängig im Sinne der Empfehlung C.6 DCGK 2020 sind.
- Mindestens drei Aufsichtsratssitze sollen Personen innehaben, die in besonderem Maße zur Vielfalt (Diversität) beitragen.
- Bei Wahlvorschlägen sollen in der Regel keine Personen berücksichtigt werden, die zum Zeitpunkt der Wahl das 75. Lebensjahr vollendet haben.

Die vorstehenden Kriterien werden erfüllt. Zahlreiche Aufsichtsratsmitglieder verkörpern in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität; im Aufsichtsrat sind verschiedene Nationalitäten vertreten und zahlreiche Mitglieder verfügen über internationale Berufserfahrung. Mehrere Aufsichtsratsmitglieder tragen in besonderem Maße zur Diversität bei, insbesondere Frau Hessa Sultan Al Jaber, Frau Marianne Heiß, Frau Bertina Murkovic und Herr Hussain Ali Al Abdulla. Dem Aufsichtsrat gehören Mitglieder verschiedener Altersklassen an. Unabhängige Aufsichtsratsmitglieder im Sinne der Empfehlung C.6 des DCGK 2020 sind aktuell jedenfalls Frau Hessa Sultan Al Jaber sowie die Herren Hussain Ali Al Abdulla, Bernd Althusmann und Stephan Weil.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat das folgende Kompetenzprofil für das Gesamtgremium beschlossen: Der Aufsichtsrat als Gesamtgremium muss über die erforderliche Sachkunde und die erforderlichen Kompetenzen verfügen, um seine Kontrollfunktion wahrnehmen und die Geschäfte, die die Gesellschaft betreibt, beurteilen und überwachen zu können. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sein, in dem die Gesellschaft tätig ist. Wesentliche Kompetenzen und Anforderungen an den Aufsichtsrat als Gesamtgremium sind insbesondere:

- Kenntnisse oder Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art oder sonstigen technischen Erzeugnissen,
- Kenntnisse über die Automobilbranche, das Geschäftsmodell und den Markt, Know-how zu den Produkten,
- Kenntnisse auf dem Gebiet Forschung und Entwicklung, insbesondere im Bereich der für das Unternehmen relevanten Technologien,
- Erfahrungen in unternehmerischen Führungspositionen oder Aufsichtsratsgremien großer Unternehmen,
- Kenntnisse auf den Gebieten Governance/Recht/Compliance,
- vertiefte Kenntnisse in den Bereichen Finanzen, in der Rechnungslegung oder in der Abschlussprüfung,
- Kenntnisse des Kapitalmarktes,
- Kenntnisse in den Bereichen Controlling/Risikomanagement, internes Kontrollsystem,
- Personalkompetenz (insbesondere Suche und Auswahl von Vorstandsmitgliedern, Nachfolgeprozess) sowie Kenntnisse von Anreiz- und Vergütungssystemen für den Vorstand,
- vertiefte Kenntnisse oder Erfahrungen in den Bereichen Mitbestimmung, Arbeitnehmerbelange und Arbeitswelt im Unternehmen.

Ferner hat der Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung folgendes Diversitätskonzept festgelegt:

- Der Aufsichtsrat ist so zusammenzusetzen, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen.
- Zu diesem Zweck hat der Aufsichtsrat Ziele für seine Zusammensetzung festzulegen, die auch die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigen. Die vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung jeweils festgelegten Ziele beschreiben zugleich das Konzept, mit dem der Aufsichtsrat insgesamt eine vielfältige Besetzung anstrebt (Diversitätskonzept gemäß § 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB). Zudem soll bei der Suche nach quali-

fizierten Persönlichkeiten, die den Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit im Rahmen dieser Ziele bestmöglich mit Fach- und Führungskompetenzen verstärken würden, generell auf Vielfalt (Diversität) geachtet werden. Bei der Vorbereitung von Besetzungsvorschlägen soll im Einzelfall gewürdigt werden, inwiefern eine Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder, unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen. Im Aufsichtsrat sollten breit gefächerte Erfahrungswerte und unterschiedliche Spezialkenntnisse vertreten sein. Zudem sollte der Aufsichtsrat insgesamt über eine umfassende Meinungs- und Kenntnisvielfalt verfügen, um ein gutes Verständnis des aktuellen Stands sowie der längerfristigen Chancen und Risiken im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit des Unternehmens entwickeln zu können.

- Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner sollen das Diversitätskonzept des Aufsichtsrats in der Weise berücksichtigen, dass eine Umsetzung durch entsprechende Wahlbeschlüsse der Hauptversammlung unterstützt wird. Die Hauptversammlung ist jedoch an Wahlvorschläge des Aufsichtsrats nicht gebunden.
- Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Volkswagen AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Aufsichtsratsmitglieder in die Lage versetzen, Entscheidungen des Vorstands konstruktiv zu hinterfragen und für innovative Ideen aufgeschlossener zu sein, da sie gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken“ entgegenwirkt. Sie trägt so zu einer wirksamen Kontrolle der Geschäftsleitung bei.
- Zur Umsetzung des Kompetenzprofils und des Diversitätskonzepts sind insbesondere Aufsichtsrat und Nominierungsausschuss im Rahmen ihrer Wahlvorschläge an die Hauptversammlung berufen. Der Aufsichtsrat empfiehlt auch den Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften, die bei Arbeitnehmerwahlen ein Vorschlagsrecht haben, sowie dem Land Niedersachsen im Rahmen seines Rechts zur Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern, das Diversitätskonzept, die Zusammensetzungsziele und das Kompetenzprofil zu berücksichtigen. Dasselbe gilt für Personen, die im Rahmen einer eventuell erforderlichen gerichtlichen Ersatzbestellung ein Antragsrecht haben.

Neben dem Diversitätskonzept wird auch das Kompetenzprofil mit der aktuellen Besetzung des Aufsichtsrats erfüllt. Der Aufsichtsrat verfügt in seiner Gesamtheit über herausragende Kenntnisse in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren, über die Automobilbranche und die für die Volkswagen AG relevanten Technologien. Zudem verfügen zahlreiche Aufsichtsratsmitglieder über große Erfahrung in Leitungs- und Aufsichtsfunktionen. Alle relevanten Kenntnisse in den weiteren einzelnen Bereichen, die im Kompetenzprofil genannt sind, sind im Aufsichtsrat vorhanden. Die Einzelheiten ergeben sich aus den Lebensläufen der Aufsichtsratsmitglieder. Die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind unter www.volkswagenag.com/de/group/executive-bodies.html abrufbar.

Nominierungsausschuss und Aufsichtsrat haben das Diversitätskonzept, die konkreten Zusammensetzungsziele und das Kompetenzprofil auch mit Blick auf den Wahlvorschlag an die ordentliche Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2020 zur Neuwahl eines Aufsichtsratsmitglieds berücksichtigt. Auch bei der Bestellung eines neuen Aufsichtsratsmitglieds unter den Vertretern der Arbeitnehmer im Geschäftsjahr 2020 wurde den Zusammensetzungszielen, dem Diversitätskonzept und dem Kompetenzprofil Rechnung getragen.

Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig alle zwei Jahre, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Dazu wird zunächst ein Fragebogen an alle Mitglieder verteilt, in dem die Aufsichtsratsmitglieder ihre Einschätzung der Wirksamkeit der Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse abgeben und Verbesserungsmöglichkeiten vorschlagen können. Nach der Auswertung der Fragebögen werden in der Regel in der folgenden regulären Plenumssitzung das Ergebnis und Verbesserungsmöglichkeiten besprochen. Die letzte Selbsteinschätzung wurde im Zeitraum von Ende 2019 bis Anfang 2020 durchgeführt.

ANGABEN NACH DEM TEILHABEGESETZ

Aufgrund des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst gilt seit dem 1. Januar 2016 für den Aufsichtsrat der Volkswagen AG für neu zu besetzende Mandate die gesetzlich vorgeschriebene Quote von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern. Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite haben beschlossen, dass jede Seite diese Quote eigenständig erfüllt (Getrennterfüllung). Die Quote von mindestens 30 % Frauen und mindestens 30 % Männern wird aufseiten der Anteilseigner seit der 56. ordentlichen Hauptversammlung am 22. Juni 2016 erfüllt, aufseiten der Arbeitnehmervertreter wird sie seit Beendigung der 57. ordentlichen Hauptversammlung am 10. Mai 2017 erreicht. Sowohl die Anteilseigner- als auch die Arbeitnehmerseite erfüllten die Quote am 31. Dezember 2020.

Für den nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen festzulegenden Anteil von Frauen im Vorstand hat der Aufsichtsrat für den Zeitraum nach dem 31. Dezember 2016 eine Zielquote von 11,1 % bestimmt. Die hierfür neu festgelegte

Frist läuft bis zum 31. Dezember 2021. Der Anteil weiblicher Mitglieder im Vorstand der Volkswagen AG belief sich am 31. Dezember 2020 auf 16,7 %, damit wurde die Zielquote erfüllt.

Für die Frauenanteile im Management hat sich die Volkswagen AG nach dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen für den Zeitraum bis zum Jahresende 2021 Zielquoten von 13,0 % für die erste Führungsebene und von 16,9 % für die zweite Führungsebene gesetzt. Zum 31. Dezember 2020 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft in der ersten Führungsebene bei 10,9 (11,4) % und in der zweiten bei 16,7 (16,4) %.

VERGÜTUNGSBERICHT

Ausführliche Erläuterungen zum Vergütungssystem und zur individuellen Vergütung der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat finden Sie im Vergütungsbericht des Geschäftsberichts 2020, im Anhang des Volkswagen Konzernabschlusses 2020 und im Anhang des Jahresabschlusses 2020 der Volkswagen AG.

UNTERNEHMENSFÜHRUNGSPRAKTIKEN, DIE ÜBER DIE GESETZLICHEN ANFORDERUNGEN HINAUS ANGEWANDT WERDEN

Compliance & Risikomanagement

Für den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns setzen wir auf ein vorausschauendes Risikomanagement und konzernweit einheitliche Rahmenbedingungen, basierend auf dem Compliance-Managementsystem. Dazu gehören die Themen:

- Compliance. Die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien, ethischer Grundsätze sowie selbstverordneter Wertvorstellungen zum Schutz des Unternehmens und der Marken.
- Hinweisgebersystem. Das Volkswagen Hinweisgebersystem ist die zentrale Anlaufstelle für Hinweise auf schwere Regelverstöße im Volkswagen Konzern. Im Fokus steht die Aufklärung schwerer Regelverstöße, durch die die Reputation oder die finanziellen Interessen des Unternehmens in schwerwiegender Weise beeinträchtigt werden können oder bei denen erheblich gegen die ethischen Grundwerte des Volkswagen Konzerns verstoßen wird.
- Wirtschaft und Menschenrechte. Volkswagen bekennt sich umfassend zu seiner unternehmerischen Menschenrechts-Verantwortung. Wir orientieren uns dabei maßgeblich an den UN (Vereinte Nationen) Leitprinzipien für „Wirtschaft und Menschenrechte“, abrufbar über den Internetauftritt der UN (United Nations Global Compact), die sich inhaltlich insbesondere auf die Allgemeine Erklärung der Menschenrechte sowie die ILO (International Labor Organization) Kernarbeitsnormen, abrufbar über den Internetauftritt der ILO, beziehen.
- Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem. Der verantwortungsvolle Umgang mit den Risiken wird im Volkswagen Konzern durch ein umfassendes Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem (RMS/IKS) unterstützt. Die organisatorische Ausgestaltung des RMS/IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO: Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), abrufbar über den Internetauftritt der COSO. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den transparenten und angemessenen Umgang mit Risiken.

Selbstverpflichtungen und Grundsätze

Der Volkswagen Konzern hat sich zu einer nachhaltigen, transparenten und verantwortungsbewussten Unternehmensführung verpflichtet.

Wir setzen auf eine konzernweite Nachhaltigkeitskoordination, ein vorausschauendes Risikomanagement und klare Rahmen für den zukunftsorientierten Umgang mit Umweltthemen, Mitarbeiterverantwortung und gesellschaftlichem Engagement bei den Marken und in den Regionen.

Basis und Rückgrat unseres Nachhaltigkeitsmanagements sind Selbstverpflichtungen und Grundsätze, die konzernweit gelten. Diese Dokumente sind auf der Internetseite der Gesellschaft im Abschnitt „Nachhaltigkeit“ öffentlich zugänglich.

Kodex der Zusammenarbeit und Together4Integrity

Der Kodex der Zusammenarbeit bildet zusammen mit unserem Integritäts- und Compliance-Programm Together4Integrity (T4I) ein zentrales Fundament der Konzernstrategie TOGETHER 2025+. Der Kodex beschreibt die Art und Weise der Kooperation im Konzernverbund sowie im täglichen Miteinander und enthält als Kern die Werte aufrichtig, unkompliziert, vorbehaltlos, auf Augenhöhe und füreinander. T4I bündelt alle Aktivitäten für Integrität, Kultur, Compliance, Risikomanagement und Personalmanagement und schafft einen gemeinsamen Weg hin zu einer neuen Unternehmenskultur.

MITGLIEDER DES VORSTANDS

(Mandate: Stand 31. Dezember 2020 beziehungsweise Datum des Ausscheidens aus dem Vorstand der Volkswagen AG)

DR.-ING. HERBERT DIESS (*1958)
Vorsitzender (seit 13.04.2018),
Vorsitzender des Markenvorstands Volkswagen Pkw (bis 30.06.2020),
Markengruppe Volumen,
China
01.07.2015[1], bestellt bis: 2023
Staatsangehörigkeit: österreichisch
Mandate:
○ FC Bayern München AG, München

MURAT AKSEL (*1972)
Einkauf (seit 01.01.2021),
01.01.2021[1], bestellt bis 2023
Staatsangehörigkeit: deutsch

OLIVER BLUME (*1968)
Vorsitzender des Vorstands der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG,
Markengruppe Sport & Luxury
13.04.2018[1], bestellt bis: 2023
Staatsangehörigkeit: deutsch

MARKUS DUESMANN (*1969)
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG,
Markengruppe Premium,
01.04.2020[1], bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch

GUNNAR KILIAN (*1975)
Personal und Truck & Bus (seit 15.07.2020)
13.04.2018[1], bestellt bis: 2023
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
○ Wolfsburg AG, Wolfsburg

ANDREAS RENSCHLER (*1958)
Vorsitzender des Vorstands der TRATON SE,
Markengruppe Truck & Bus
01.02.2015 – 15.07.2020[1]
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate (am 15.07.2020):
○ Deutsche Messe AG, Hannover

THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT (*1964)
Technik (seit 01.01.2021),
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Group Components,
01.01.2021[1], bestellt bis: 2023
Staatsangehörigkeit: deutsch, brasilianisch

ABRAHAM SCHOT (*1961)
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG,
Markengruppe Premium
01.01.2019 – 31.03.2020[1]
Staatsangehörigkeit: niederländisch

DR.-ING. STEFAN SOMMER (*1963)
Komponente und Beschaffung
01.09.2018 – 30.06.2020[1]
Staatsangehörigkeit: deutsch

HILTRUD DOROTHEA WERNER (*1966)
Integrität und Recht
01.02.2017[1], bestellt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch

FRANK WITTER (*1959)
Finanzen und IT,
Komponente und Beschaffung
(kommissarisch, 01.07. – 31.12.2020)
07.10.2015[1], bestellt bis: 2021
Staatsangehörigkeit: deutsch

Die Mitglieder des Vorstands nehmen im Zusammenhang mit ihrer Aufgabe der Konzernsteuerung und -überwachung weitere Aufsichtsratsmandate bei Konzern- und wesentlichen Beteiligungsunternehmen wahr.

○ Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

1 Beginn der jeweiligen Vorstandstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Vorstand.

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS UND BESETZUNG DER AUSSCHÜSSE

(Mandate: Stand 31. Dezember 2020 beziehungsweise Datum des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG)

HANS DIETER PÖTSCH (*1951)
Vorsitzender (seit 07.10.2015),
Vorsitzender des Vorstands und
Finanzvorstand der Porsche Automobil Holding SE
07.10.2015[1], gewählt bis: 2021
Staatsangehörigkeit: österreichisch
Mandate:
- ○ AUDI AG, Ingolstadt
- ○ Autostadt GmbH, Wolfsburg
- ○ Bertelsmann Management SE, Gütersloh
- ○ Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- ○ TRATON SE, München (Vorsitz)
- ○ Wolfsburg AG, Wolfsburg
- ⊙ Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)
- ⊙ Porsche Retail GmbH, Salzburg (Vorsitz)
- ⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg (stv. Vorsitz)

JÖRG HOFMANN (*1955)
Stv. Vorsitzender (seit 20.11.2015),
1. Vorsitzender der Industriegewerkschaft Metall
20.11.2015[1], bestellt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
- ○ Robert Bosch GmbH, Stuttgart

DR. HUSSAIN ALI AL ABDULLA (*1957)
Mitglied des Vorstands der Qatar Investment Authority
22.04.2010[1], gewählt bis 2025
Staatsangehörigkeit: katarisch
Mandate:
- ⊙ Gulf Investment Corporation, Safat/Kuwait (Board member)
- ⊙ Qatar Investment Authority, Doha (Board member)
- ⊙ Qatar Supreme Council for Economic Affairs and Investment, Doha (Board member)

DR. HESSA SULTAN AL JABER (*1959)
Ehemalige Ministerin für Informations- und Kommunikationstechnologie, Qatar
22.06.2016[1], gewählt bis 2024
Staatsangehörigkeit: katarisch
Mandate:
- ⊙ Malomatia, Doha (Vorsitz)
- ⊙ MEEZA, Doha
- ⊙ Qatar Satellite Company (Es'hailSat), Doha (Vorsitz)
- ⊙ Trio Investment, Doha (Vorsitz)

DR. BERND ALTHUSMANN (*1966)
Niedersächsischer Minister für Wirtschaft, Arbeit, Verkehr und Digitalisierung
14.12.2017[1], entsandt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
- ○ Deutsche Messe AG, Hannover (stv. Vorsitz)
- ⊙ Container Terminal Wilhelmshaven JadeWeserPort-Marketing GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven (Vorsitz)
- ⊙ JadeWeserPort Realisierungs GmbH & Co. KG, Wilhelmshaven (Vorsitz)
- ⊙ JadeWeserPort Realisierungs-Beteiligungs GmbH, Wilhelmshaven (Vorsitz)
- ⊙ Niedersachsen Ports GmbH & Co. KG, Oldenburg (Vorsitz)

KAI BLIESENER (*1971)
Ressortleiter Fahrzeugbau und Koordinator Automobil- und Zulieferindustrie bei der IG Metall
20.06.2020[1], bestellt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch

DR. JUR. HANS-PETER FISCHER (*1959)
Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association e.V.
01.01.2013[1], bestellt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
- ⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg

○ Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

1 Beginn der jeweiligen Aufsichtsratstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.

MARIANNE HEIß (*1972)
Chief Executive Officer der BBDO Group Germany GmbH, Düsseldorf
14.02.2018[1], gewählt bis: 2023
Staatsangehörigkeit: österreichisch
Mandate:
- ○ AUDI AG, Ingolstadt
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart

JOHAN JÄRVKLO (*1973)
Generalsekretär des Europäischen und des Weltkonzernbetriebsrats der Volkswagen AG
22.11.2015 – 29.05.2020[1]
Staatsangehörigkeit: schwedisch

ULRIKE JAKOB (*1960)
Stv. Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen AG Werk Kassel
10.05.2017[1], bestellt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch

DR. LOUISE KIESLING (*1957)
Unternehmerin
30.04.2015[1], gewählt bis: 2021
Staatsangehörigkeit: österreichisch

PETER MOSCH (*1972)
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG
18.01.2006[1], bestellt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
- ○ AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)
- ○ Audi Pensionskasse – Altersversorgung der AUTO UNION GmbH, VVaG, Ingolstadt
- ⊙ Audi Stiftung für Umwelt GmbH, Ingolstadt

BERTINA MURKOVIC (*1957)
Vorsitzende des Betriebsrats Volkswagen Nutzfahrzeuge
10.05.2017[1], bestellt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
- ⊙ MOIA GmbH, Berlin

BERND OSTERLOH (*1956)
Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG
01.01.2005[1], bestellt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
- ○ Autostadt GmbH, Wolfsburg
- ○ TRATON SE, München
- ○ Wolfsburg AG, Wolfsburg
- ⊙ Allianz für die Region GmbH, Braunschweig
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- ⊙ SEAT, S.A., Martorell
- ⊙ ŠKODA Auto a.s., Mladá Boleslav
- ⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
- ⊙ Volkswagen Group Services GmbH
- ⊙ Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg

DR. JUR. HANS MICHEL PIËCH (*1942)
Selbstständiger Rechtsanwalt
07.08.2009[1], gewählt bis: 2024
Staatsangehörigkeit: österreichisch
Mandate:
- ○ AUDI AG, Ingolstadt
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (stv. Vorsitz)
- ⊙ Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- ⊙ Porsche Cars North America Inc., Atlanta
- ⊙ Porsche Greater China, bestehend aus: Porsche (China) Motors Limited, Shanghai Porsche Hong Kong Limited, Hong Kong
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- ⊙ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See
- ⊙ Volksoper Wien GmbH, Wien

DR. JUR. FERDINAND OLIVER PORSCHE (*1961)
Vorstand der Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft
07.08.2009[1], gewählt bis: 2024
Staatsangehörigkeit: österreichisch
Mandate:
- ○ AUDI AG, Ingolstadt
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- ⊙ Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, Ludwigsburg

DR. RER. COMM. WOLFGANG PORSCHE (*1943)
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE;
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
24.04.2008[1], gewählt bis: 2023
Staatsangehörigkeit: österreichisch
Mandate:
- ○ AUDI AG, Ingolstadt
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Vorsitz)
- ⊙ Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz)
- ⊙ Porsche Cars Great Britain Ltd., Reading
- ⊙ Porsche Cars North America Inc., Atlanta
- ⊙ Porsche Greater China, bestehend aus: Porsche (China) Motors Limited, Shanghai Porsche Hong Kong Limited, Hong Kong
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg
- ⊙ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See

○ Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

1 Beginn der jeweiligen Aufsichtsratstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.

CONNY SCHÖNHARDT (*1978)
Gewerkschaftssekretärin beim IG Metall Vorstand
21.06.2019[1], bestellt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch

ATHANASIOS STIMONIARIS (*1971)
Vorsitzender des Konzernbetriebsrats der MAN SE, der MAN Truck & Bus SE und der TRATON SE
10.05.2017[1], bestellt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
- ○ MAN SE, München
- ○ MAN Truck & Bus SE, München
- ○ MAN Truck & Bus Deutschland GmbH, München
- ○ Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München
- ○ TRATON SE, München (stv. Vorsitz)

STEPHAN WEIL (*1958)
Niedersächsischer Ministerpräsident
19.02.2013[1], entsandt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch

WERNER WERESCH (*1961)
Mitglied des Geschäftsführenden Ausschusses des Betriebsrats der Porsche Automobil Holding SE und Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
21.02.2019[1], bestellt bis: 2022
Staatsangehörigkeit: deutsch
Mandate:
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS STAND 31. DEZEMBER 2020

Mitglieder des Präsidiums
Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
Jörg Hofmann (stv. Vorsitz)
Peter Mosch
Bertina Murkovic
Bernd Osterloh
Dr. Hans Michel Piëch
Dr. Wolfgang Porsche
Stephan Weil

Mitglieder des Vermittlungsausschusses gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz
Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
Jörg Hofmann (stv. Vorsitz)
Bernd Osterloh
Stephan Weil

Mitglieder des Prüfungsausschusses
Dr. Ferdinand Oliver Porsche (Vorsitz)
Bernd Osterloh (stv. Vorsitz)
Marianne Heiß
Conny Schönhardt

Mitglieder des Nominierungsausschusses
Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
Dr. Hans Michel Piëch
Dr. Wolfgang Porsche
Stephan Weil

Sonderausschuss Dieselmotoren
Dr. Wolfgang Porsche (Vorsitz)
Dr. Bernd Althusmann
Peter Mosch
Bertina Murkovic
Bernd Osterloh
Dr. Ferdinand Oliver Porsche

○ Mitgliedschaft in inländischen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten.
⊙ Vergleichbare Mandate im In- und Ausland.

1 Beginn der jeweiligen Aufsichtsratstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.

Vergütungsbericht

(Teil des Konzernlagebericht)

In diesem Kapitel erläutern wir die Grundzüge des Vergütungssystems des Vorstands. Darüber hinaus enthält der Vergütungsbericht die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat sowie individualisierte Angaben zur Altersversorgung der Mitglieder des Vorstands.

GRUNDSÄTZE DER VORSTANDSVERGÜTUNG

Über das Vergütungssystem und die jeweilige Gesamtvergütung der einzelnen Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG beschließt das Aufsichtsratsplenum auf Vorschlag des Präsidiums.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG beschloss Anfang des Jahres 2017, das Vorstandsvergütungssystem mit Wirkung zum 1. Januar 2017 anzupassen. Das Vergütungssystem des Vorstands wurde durch die Hauptversammlung am 10. Mai 2017 mit 80,96 % der abgegebenen Stimmen gebilligt. Durch die Anpassung, bei deren Ausarbeitung der Aufsichtsrat von renommierten, unabhängigen externen Vergütungs- und Rechtsberatern unterstützt wurde, wird eine Ausrichtung auf die Konzernstrategie erreicht. Neben den gesetzlichen Vorgaben des Aktiengesetzes berücksichtigte der Aufsichtsrat im Rahmen des bestehenden Vergütungssystems die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) in der Fassung vom 7. Februar 2017. Insbesondere ist die Vergütungsstruktur auf eine langfristige Unternehmensentwicklung ausgerichtet. Der Aufsichtsrat hat das Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2020 überarbeitet und das weiterentwickelte Vergütungssystem am 14. Dezember 2020 mit Wirkung zum 1. Januar 2021 beschlossen. Das weiterentwickelte Vergütungssystem setzt die Anforderungen des Aktiengesetzes in der Fassung des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) um und berücksichtigt die Empfehlungen des DCGK in der Fassung vom 19. Dezember 2019 (in Kraft getreten am 20. März 2020). Der Aufsichtsrat wird das überarbeitete Vergütungssystem gemäß den Vorgaben des Aktiengesetzes in der Fassung des ARUG II der ordentlichen Hauptversammlung im Jahr 2021 zur Billigung vorlegen. Für bereits bestellte Vorstandsmitglieder gilt das weiterentwickelte Vergütungssystem in wesentlichen Teilen bereits ab dem 1. Januar 2021. Im Übrigen gilt das weiterentwickelte Vergütungssystem ab dem Zeitpunkt einer Wiederbestellung und für neu eintretende Vorstandsmitglieder. Das weiterentwickelte Vergütungssystem implementiert insbesondere Ziele aus den Bereichen Umwelt (Environment), Soziales (Social) und Governance (sogenannte ESG-Ziele), führt Malus- und Clawback Regelungen für variable Vergütungsbestandteile ein und weitet den Bemessungszeitraum des Performance-Share-Plans auf vier Jahre aus.

Die Höhe der Vorstandsvergütung soll im nationalen und internationalen Vergleich angemessen und attraktiv sein. Kriterien sind sowohl die Aufgaben des einzelnen Vorstandsmitglieds, seine persönliche Leistung, die wirtschaftliche Lage, der Erfolg und die Zukunftsaussichten des Unternehmens als auch die Üblichkeit der Vergütung unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds und der Vergütungsstruktur, die ansonsten bei Volkswagen gilt. In diesem Zusammenhang werden regelmäßig Vergütungsvergleiche durchgeführt.

BESTANDTEILE DER VORSTANDSVERGÜTUNG

Im Folgenden geben wir zunächst einen Überblick über das im Berichtsjahr geltende Vergütungssystem des Vorstands und gehen anschließend auf die Bestandteile der Vergütung des Berichtsjahres ein.

Überblick über das Vergütungssystem

Das Vorstandsvergütungssystem setzt sich zusammen aus fixen und variablen Bestandteilen. Die variable Vergütung besteht aus einem Jahresbonus mit einjährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit. Durch die Anknüpfung des Performance-Share-Plans an die Unternehmensentwicklung der kommenden drei Jahre hat dieser eine mehrjährige und zukunftsbezogene Bemessungsgrundlage, die sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen Rechnung trägt. Der fixe Bestandteil schafft einen Verhaltensanreiz dahingehend, dass die Vorstandsmitglieder ihre Amts-

führung an den wohlverstandenen Interessen des Unternehmens und den Pflichten eines ordentlichen Kaufmanns ausrichten, ohne dabei in Abhängigkeit von lediglich kurzfristigen Erfolgszielen zu geraten. Die variablen Bestandteile, die unter anderem vom wirtschaftlichen Ergebnis des Unternehmens abhängen, stellen eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher.

Bei einer Zielerreichung von 100 % der jeweils vereinbarten Ziele beträgt die jährliche Zielvergütung für die Mitglieder des Vorstands jeweils insgesamt 4.500.000 €, dies entspricht einer Festvergütung in Höhe von 1.350.000 €, einem Zielbetrag für den Jahresbonus in Höhe von 1.350.000 € und einem Zielbetrag für den Performance-Share-Plan in Höhe von 1.800.000 €. Die jährliche Zielvergütung für den Vorsitzenden des Vorstands beläuft sich insgesamt auf 9.000.000 €: 2.125.000 € Festvergütung, 3.045.000 € Zielbetrag für den Jahresbonus, 3.830.000 € Zielbetrag für den Performance-Share-Plan.

Vorstandsmitglieder, die weitere Organtätigkeiten im Volkswagen Konzern ausüben, erhalten dafür im Regelfall keine separate Vergütung.

Mit Herrn Sommer wurde vertraglich eine jährliche Mindestvergütung in Höhe von 3,5 Mio. € (Summe aus Festvergütung, Jahresbonus, LTI und etwaigen Sonderzahlungen) vereinbart, die für das Jahr 2020 – aufgrund seines Ausscheidens aus dem Vorstand – anteilig anzuwenden war.

Fixe Vergütung

Die fixe/erfolgsunabhängige Vergütung setzt sich aus Festvergütung und Nebenleistungen zusammen. Die Nebenleistungen resultieren aus der Gewährung von Sachbezügen. Dazu gehören insbesondere die Überlassung von Betriebsmitteln, zum Beispiel Dienstwagen, sowie die Übernahme von Versicherungsprämien. Steuern, die auf diese Sachbezüge entfallen, werden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen.

Die Festvergütung wird turnusmäßig überprüft und bei Bedarf angepasst.

Herr Duesmann erhielt eine Kompensation von Ansprüchen, die infolge des Arbeitgeberwechsels erloschen, in Höhe von 7,3 Mio. €.

Variable Vergütung

Die variable Vergütung setzt sich zusammen aus einem erfolgsabhängigen Jahresbonus mit einjährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit (Komponente mit langfristiger Anreizwirkung). Die Komponenten der variablen Vergütung tragen sowohl positiven als auch negativen Entwicklungen Rechnung.

Jahresbonus

Der Jahresbonus orientiert sich am Ergebnis des jeweiligen Geschäftsjahres. Er ist dabei jeweils zur Hälfte abhängig vom erreichten Operativen Ergebnis des Volkswagen Konzerns zuzüglich des anteiligen Operativen Ergebnisses der chinesischen Joint Ventures einerseits und von der erreichten operativen Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns andererseits. Die beiden Komponenten des Jahresbonus sind jeweils nur bei Überschreiten beziehungsweise Erreichen bestimmter Schwellenwerte zu zahlen.

Die Höhe des rechnerisch ermittelten Auszahlungsbetrags kann vom Aufsichtsrat sodann individuell unter Berücksichtigung des Erreichungsgrads der vom Aufsichtsrat mit jedem Vorstandsmitglied einzeln vereinbarten individuellen Ziele sowie der Erfolge des Gesamtvorstands bei der Transformation der Belegschaft des Volkswagen Konzerns in neue Aufgabenfelder um bis zu 20 % reduziert (Multiplikator 0,8) oder erhöht (Multiplikator 1,2) werden.

Der Auszahlungsbetrag für den Jahresbonus ist auf 180 % des Zielbetrags für den Jahresbonus begrenzt (Cap). Der Cap ergibt sich aus 150 % maximaler finanzieller Zielerreichung und einem Leistungsfaktor von maximal 1,2. Für das Geschäftsjahr 2020 hat der Aufsichtsrat für die aktuellen Vorstandsmitglieder den Leistungsfaktor auf 1,2 festgelegt. Maßgeblich war insbesondere das herausragende Pandemiemanagement der Vorstandsmitglieder sowie die Tatsache, dass unter nicht pandemiebedingten Umständen mit einer vollständigen Erfüllung der Transformationsziele zu rechnen gewesen wäre.

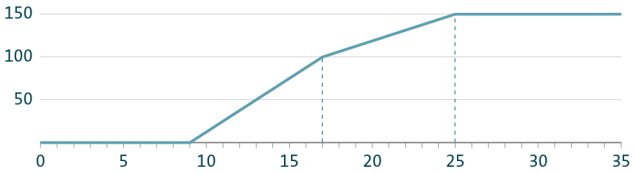
Der Jahresbonus ist im Monat nach Billigung des Konzernabschlusses für das jeweilige Geschäftsjahr fällig. Ein Aufschub ist grundsätzlich nicht vorgesehen.

BERECHNUNG DES AUSZAHLUNGSBETRAGS DES JAHRESBONUS

ZIELWERT	×	ZIELERREICHUNG			=	JAHRESBONUS
		Unternehmensbonus Operative KPIs (0 – 150 % Zielerreichung)	×	**Leistungsfaktor** Multiplikator (0,8 – 1,2)		**Auszahlungsbetrag**

50 PROZENT KOMPONENTE 1

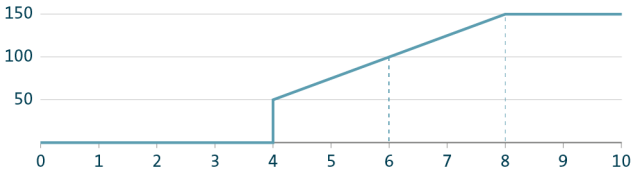
Zielerreichung in Prozent



Operatives Ergebnis inklusive chinesische Joint Ventures (anteilig) in Mrd. Euro

50 PROZENT KOMPONENTE 2

Zielerreichung in Prozent



Operative Umsatzrendite in Prozent

KOMPONENTE 1: OPERATIVES ERGEBNIS INKLUSIVE CHINESISCHE JOINT VENTURES (ANTEILIG)

Mrd. €	2019	2020
Oberer Schwellenwert	25,0	25,0
Zielwert 100 %-Niveau	17,0	17,0
Unterer Schwellenwert	9,0	9,0
Ist-Wert	21,4	13,3
Zielerreichung (in %)	127	53

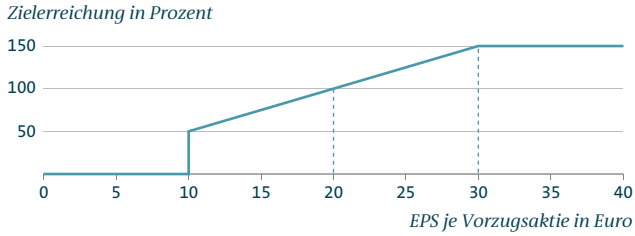
KOMPONENTE 2: OPERATIVE UMSATZRENDITE

%	2019	2020
Oberer Schwellenwert	8,0	8,0
Zielwert 100 %-Niveau	6,0	6,0
Unterer Schwellenwert	4,0	4,0
Ist-Wert	6,7	4,3
Zielerreichung (in %)	118	58

Performance-Share-Plan – Long Term Incentive (LTI)

Der LTI wird dem Vorstand jährlich in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans gewährt. Jede Performance-Periode des Performance-Share-Plans hat eine dreijährige Laufzeit. Zum Zeitpunkt der Gewährung des LTI wird der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Volkswagen Vorzugsaktie in Performance Shares der Volkswagen AG umgerechnet und dem jeweiligen Vorstandsmitglied als reine Rechengröße zugeteilt. Die Umwandlung erfolgt auf Basis des ungewichteten Durchschnitts der Schlusskurse der Volkswagen Vorzugsaktie an den letzten 30 Handelstagen vor dem 1. Januar eines Geschäftsjahres. Die endgültige Festschreibung der Anzahl der Performance Shares erfolgt jeweils zu einem Drittel am Ende eines jeden Jahres der dreijährigen Performance-Periode entsprechend dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie (Earnings per Share/EPS je Vorzugsaktie in €). Voraussetzung dafür ist das Erreichen eines Schwellenwertes.

EPS-ERFOLGSMESSUNG



PERFORMANCE-PERIODE 2017 – 2019

€	2017	2018	2019
Oberer Schwellenwert	30,0	30,0	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0	20,0	20,0
Unterer Schwellenwert	10,0	10,0	10,0
Ist-Wert	22,69	23,63	26,66
Zielerreichung (in %)	113	118	133

PERFORMANCE-PERIODE 2018 – 2020

€	2018	2019	2020
Oberer Schwellenwert	30,0	30,0	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0	20,0	20,0
Unterer Schwellenwert	10,0	10,0	10,0
Ist-Wert	23,63	26,66	16,66
Zielerreichung (in %)	118	133	83

PERFORMANCE-PERIODE 2019 – 2021

€	2019	2020
Oberer Schwellenwert	30,0	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0	20,0
Unterer Schwellenwert	10,0	10,0
Ist-Wert	26,66	16,66
Zielerreichung (in %)	133	83

PERFORMANCE-PERIODE 2020 – 2022

€	2020
Oberer Schwellenwert	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0
Unterer Schwellenwert	10,0
Ist-Wert	16,66
Zielerreichung (in %)	83

Nach Ablauf der dreijährigen Laufzeit des Performance-Share-Plans findet ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der finalen Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Schluss-Referenzkurs, der sich am Ende des Dreijahreszeitraums zuzüglich eines Dividendenäquivalents für die betreffende Laufzeit ergibt. Der Schluss-Referenzkurs ist der ungewichtete Durchschnitt der Schlusskurse der Volkswagen Vorzugsaktie an den letzten 30 Handelstagen vor Ablauf der dreijährigen Performance-Periode. Das Dividendenäquivalent entspricht den während der Haltedauer ausgeschütteten Dividenden auf eine echte Volkswagen Vorzugsaktie.

Der Performance-Share-Plan ist ausschließlich auf eine Barauszahlung gerichtet. Aktienoptionen sind kein Bestandteil des Vergütungssystems der Volkswagen AG. Dementsprechend besteht auch keine Verpflichtung, Aktien für die Vorstandsmitglieder zu halten.

	PERFORMANCE-PERIODE			
	2017 – 2019	2018 – 2020	2019 – 2021	2020 – 2022
Anfangs-Referenzkurs	127,84	169,42	147,08	177,44
Schluss-Referenzkurs	177,44	149,14	–[1]	–[1]
Dividendenäquivalent				
2017	2,06	–	–	–
2018	3,96	3,96	–	–
2019	4,86	4,86	4,86	–
2020	–	4,86	4,86	4,86

1 Wird am Ende der Performance-Periode ermittelt.

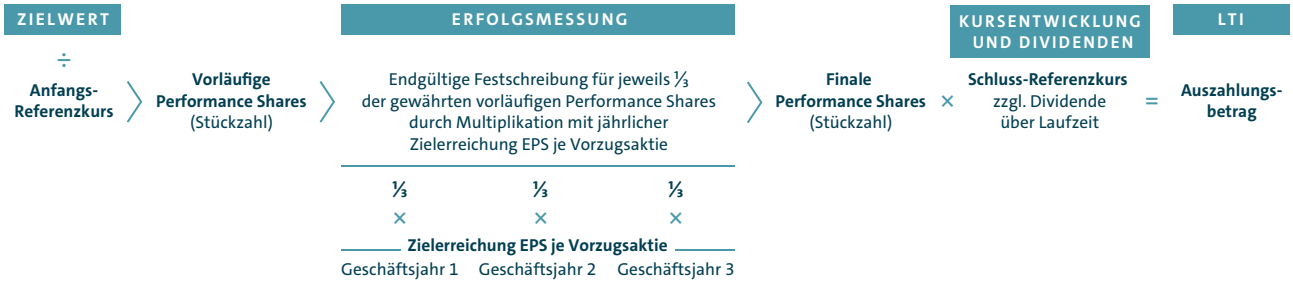
Der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan ist auf 200 % des Zielbetrags begrenzt. Es erfolgt eine Reduzierung des Auszahlungsbetrags um 20 %, sofern im Konzernbereich Automobile die durchschnittliche Sachinvestitionsquote oder die F&E-Quote der letzten drei Jahre kleiner als 5 % ist. Bei außerordentlichen Entwicklungen kann der Aufsichtsrat eine Begrenzung des LTI vornehmen (Cap).

Endet der Dienstvertrag eines Mitglieds des Vorstands vor Ende der Performance-Periode durch außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund oder beginnt das Vorstandsmitglied bei einem Konkurrenzunternehmen ein Arbeits- oder Dienstverhältnis (sogenannte „Bad-Leaver-Fälle“), verfallen die nicht erdienten Performance Shares. Für Mitglieder des Vorstands, die zum 31. Dezember 2016 ihr Mandat innehatten, gilt diese Regelung erst von einer Wieder- beziehungsweise Neubestellung an.

Im Rahmen der Ernennung zum Vorstandsvorsitzenden wurde im Jahr 2018 der Dienstvertrag von Herrn Diess einvernehmlich aufgehoben und ein neuer Dienstvertrag mit ihm abgeschlossen, wobei die soeben beschriebene Verfallsregelung ab der Performance-Periode 2018 bis 2020 gilt. Im Rahmen der Wiederbestellung von Herrn Witter gilt die Verfallsregelung ab der Performance Periode 2020 bis 2022.

In der Einführungsphase des Performance-Share-Plans erhielten die Vorstandsmitglieder, die zum 31. Dezember 2016 Vorstandsmitglieder waren, grundsätzlich Abschlagszahlungen in Höhe von 80 % ihres Zielbetrags für die Performance Perioden 2017 bis 2019 und 2018 bis 2020. Herr Blume erhält entsprechende Abschlagszahlungen für die Performance-Perioden 2018 bis 2020 (anteilig) und 2019 bis 2021. Die beiden Abschlagszahlungen werden nach dem ersten Jahr der jeweiligen Performance-Periode geleistet. Nach Ablauf der jeweils dreijährigen Performance-Periode erfolgt eine Verrechnung auf Basis der tatsächlichen Zielerreichung.

BERECHNUNG DES AUSZAHLUNGSBETRAGS AUS DEM PERFORMANCE-SHARE-PLAN



ANGABEN ZU DEN PERFORMANCE SHARES

€	PERFORMANCE-PERIODE 2017 – 2019	PERFORMANCE-PERIODE 2018 – 2020	PERFORMANCE-PERIODE 2019 – 2021		PERFORMANCE-PERIODE 2020 – 2022	
	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt	Fair Value im Gewährungszeitpunkt	Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt	Fair Value im Gewährungszeitpunkt
Herbert Diess	14.080	19.212	26.040	3.350.046	21.585	3.584.837
Oliver Blume	–	7.614	12.238	1.574.419	10.144	1.684.716
Markus Duesmann (seit 01.04.2020)	–	–	–	–	7.608	1.088.933
Gunnar Kilian	–	7.614	12.238	1.574.419	10.144	1.684.716
Andreas Renschler (bis 15.07.2020)	14.080	10.624	12.238	1.574.419	5.495	912.610
Abraham Schot (bis 31.03.2020)	–	–	12.238	1.574.419	2.536	421.179
Stefan Sommer (bis 30.06.2020)	–	3.541	12.238	1.574.419	–	–
Hiltrud Dorothea Werner	12.907	10.624	12.238	1.574.419	10.144	1.684.716
Frank Witter	14.080	10.624	12.238	1.574.419	10.144	1.684.716
Summe	**55.147**	**69.853**	**111.706**	**14.370.977**	**77.800**	**12.746.420**

€	Rückstellung zum 31.12.2020	Innerer Wert zum 31.12.2020	Gesamtergebnis 2020 aus Performance Shares	Rückstellung zum 31.12.2019	Innerer Wert zum 31.12.2019	Gesamtergebnis 2019 aus Performance Shares
Herbert Diess	6.019.320	2.060.142	4.300.115	3.504.374	3.687.200	3.490.713
Oliver Blume	775.860	355.226	1.231.600	984.260	–	1.614.937
Markus Duesmann (seit 01.04.2020)	321.159	–	321.159	–	–	–
Gunnar Kilian	3.247.860	1.387.226	1.231.600	2.016.260	–	1.614.937
Andreas Renschler (bis 15.07.2020)	3.351.992	3.351.992	–235.112	5.572.774	3.879.394	1.713.961
Abraham Schot (bis 31.03.2020)	2.398.671	2.398.671	110.408	3.925.694	–	3.925.694
Stefan Sommer (bis 30.06.2020)	–	–	–707.720	1.415.440	–	1.317.674
Hiltrud Dorothea Werner	4.025.798	1.935.604	1.963.018	5.019.403	2.782.969	2.852.956
Frank Witter	3.550.948	2.501.995	–1.644.971	6.981.087	3.879.394	2.054.256
Summe	**23.691.608**	**13.990.856**	**6.570.097**	**29.419.292**	**14.228.957**	**18.585.127**

Die Anzahl der Performance Shares umfasst die im Gewährungszeitpunkt des Performance-Share-Plans zugeteilten vorläufigen Performance Shares. Der Fair Value im Gewährungszeitpunkt wurde mittels eines anerkannten Bewertungsverfahrens ermittelt.

Für die Ermittlung der Verpflichtung wurden die für die Performance-Perioden 2018 bis 2020, 2019 bis 2021 sowie 2020 bis 2022 festgeschriebenen beziehungsweise zugeteilten vorläufigen Performance Shares berücksichtigt. Der innere Wert der Verpflichtung wurde gemäß IFRS 2 ermittelt und entspricht dem Betrag, den die Vorstandsmitglieder erhalten hätten, wenn sie am 31. Dezember 2020 ausgeschieden wären. In seine Ermittlung sind lediglich die am Bilanzstichtag unverfallbar erdienten Performance Shares eingeflossen. Der innere Wert wurde auf Basis des ungewichteten durchschnittlichen Aktienkurses der letzten 30 Handelstage (Xetra-Schlusskurse der Volkswagen Vorzugsaktie) vor dem 31. Dezember 2020 unter Berücksichtigung der während der Performance-Periode je Vorzugsaktie gezahlten Dividenden ermittelt. Im „Gesamtergebnis 2020 aus Performance Shares“ nach IFRS wird der Saldo aller erfolgswirksamen Beträge für die Performance Shares im Geschäftsjahr 2020 ausgewiesen. Bei unterjährig ausgeschiedenen Mitgliedern erfolgte der Ausweis zeitanteilig.

Virtuelle Vorzugsaktien

Die auf dem Zurückbehalt der Vergütung des Jahres 2015 beruhenden virtuellen Vorzugsaktien waren bis zu ihrer Auszahlung im Jahr 2019 Bestandteil der Vorstandsvergütung. Im Geschäftsjahr 2019 wurde infolge der Fair-Value-Änderung der virtuellen Aktien ein Aufwand in Höhe von 0,1 Mio. € erfasst.

Gesamtvergütungs-Cap

Über die Begrenzung der einzelnen variablen Bestandteile der Vorstandsvergütung hinaus darf der jährliche Zufluss gemäß DCGK in der Fassung vom 7. Februar 2017 aus Festvergütung und variablen Vergütungsbestandteilen (Jahresbonus und Performance-Share-Plan) für ein Geschäftsjahr für den Vorsitzenden des Vorstands 10.000.000 € und für das jeweilige Mitglied des Vorstands 5.500.000 € nicht übersteigen. Im Falle eines Überschreitens des Gesamtvergütungs-Caps werden die variablen Bestandteile proportional gekürzt.

Regelmäßige Überprüfung und Anpassung

Die Höhe der Vergütung, des Gesamtvergütungs-Cap sowie der einzelnen Zielsetzungen wird vom Aufsichtsrat regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dazu führt der Aufsichtsrat unter anderem einen vertikalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmer der Gesellschaft und einen horizontalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen von Vorstandsmitgliedern anderer Unternehmen durch. Zur Beurteilung der Üblichkeit der konkreten Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder im Vergleich zu anderen Unternehmen zieht der Aufsichtsrat eine geeignete Vergleichsgruppe anderer Unternehmen (Peergroup) heran. Diese Peergroup wird regelmäßig überprüft und angepasst, zuletzt im Februar und Dezember 2020. Die Peergroup besteht derzeit aus folgenden Unternehmen: BMW, Daimler, Ford, General Motors, PSA Groupe, Nissan Motor Corporation, Toyota, BYD, Tesla (ohne Vorstandsvorsitzender), hp, IBM, Uber, SAP, Samsung, General Electric, Siemens, Hitachi und Boeing.

Sonstige Vereinbarungen

Vorstandsmitglieder haben im Krankheitsfall Anspruch auf eine sechsmonatige Fortzahlung der normalen Bezüge. Bei Dienstunfähigkeit besteht Anspruch auf das Ruhegehalt.

Hinterbliebene erhalten 66⅔ % Witwenrente beziehungsweise 20 % Waisengeld bezogen auf das Ruhegehalt des ehemaligen Vorstandsmitglieds. Für Verträge mit Mitgliedern des Vorstands, deren erste Amtszeit nach dem 1. April 2015 begonnen hat, besteht – nach den Grundsätzen der auch für die Tarifmitarbeiter der Volkswagen AG geltenden Betriebsvereinbarung – Anspruch auf 60 % Witwenrente beziehungsweise 10 % Waisengeld für eine Halbwaise und 20 % für eine Vollwaise bezogen auf das Ruhegehalt des ehemaligen Vorstandsmitglieds.

Es besteht grundsätzlich die Möglichkeit für Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder, von Konzerngesellschaften Kredite zu beziehen.

VORSTANDSVERGÜTUNG GEMÄSS HGB

	2020				2019
€	Erfolgsunabhängige Komponenten	Erfolgsabhängige Komponente	Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	Gesamtbezüge	Gesamtbezüge
Herbert Diess	2.322.725	2.027.285	3.584.837	7.934.847	9.850.742
Oliver Blume	1.420.701	1.038.796[1]	1.684.716	4.144.213	4.894.440
Markus Duesmann (seit 01.04.2020)	8.475.236[2]	674.097	1.088.933	10.238.266	–
Gunnar Kilian	1.435.899	898.796	1.684.716	4.019.411	4.938.205
Andreas Renschler (bis 15.07.2020)	802.746	466.563	912.610	2.181.919	5.085.259
Abraham Schot (bis 31.03.2020)	417.122	–	421.179	838.301	5.285.583
Stefan Sommer (bis 30.06.2020)	809.815	–	–	809.815	5.344.523
Hiltrud Dorothea Werner	1.472.776	898.796	1.684.716	4.056.288	4.940.663
Frank Witter	1.421.549	898.796	1.684.716	4.005.061	4.888.285
Im Vorjahr ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands	–	–	–	–	166.574
Summe	**18.578.569**	**6.903.129**	**12.746.420**	**38.228.118**	**45.394.272**

1 Enthält Sonderbonus der Porsche AG in Höhe von 140.000€
2 Enthält Kompensation von Ansprüchen, die infolge des Arbeitgeberwechsels erloschen, in Höhe von 7,3 Mio. €.

VORSTANDSVERGÜTUNG GEMÄSS DCGK

Die in den Tabellen zur Vorstandsvergütung gemäß DCGK in der Fassung vom 7. Februar 2017 als „Zufluss" ausgewiesenen Werte entsprechen grundsätzlich den Auszahlungsbeträgen für das jeweilige Geschäftsjahr.

Für die Performance-Periode 2019 bis 2021 erhielt Herr Blume im Jahr 2020 eine Abschlagszahlung auf den Zielbetrag, die in den Tabellen gemäß DCGK im Jahr 2019 als Zufluss für das Geschäftsjahr ausgewiesen wurde.

Die in den Tabellen zur Vorstandsvergütung gemäß DCGK in der Fassung vom 7. Februar 2017 als „Gewährte Zuwendungen" ausgewiesenen Werte basieren für den Jahresbonus auf dem 100%-Niveau der Zielwerte und für den Performance-Share-Plan auf dem beizulegenden Zeitwert (Fair Value) im Gewährungszeitpunkt. Für den Performance-Share-Plan gilt vorbehaltlich der bereits beschriebenen Abschlagszahlung, dass die jeweiligen Tranchen den Vorstandsmitgliedern erst nach Ablauf der jeweiligen Performance-Periode zufließen. Erst dann können die Vorstandsmitglieder über die Tranchen verfügen. Sie werden jedoch bereits im Geschäftsjahr ihrer Zuteilung als „gewährte Zuwendungen" ausgewiesen.

VORSTANDSVERGÜTUNG (ZUFLUSS UND GEWÄHRTE ZUWENDUNGEN) GEMÄSS DCGK IN DER FASSUNG VOM 7. FEBRUAR 2017

HERBERT DIESS

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen AG,
Vorsitzender des Markenvorstands Volkswagen Pkw (bis 30.06.2020),
Markengruppe Volumen,
China

	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
€	2020	2019	2019	2020	2020 (Minimum)	2020 (Maximum)
Festvergütung	2.125.000	2.125.000	2.125.000	2.125.000	2.125.000	2.125.000
Nebenleistungen	197.725	87.694	87.694	197.725	197.725	197.725
Summe	**2.322.725**	**2.212.694**	**2.212.694**	**2.322.725**	**2.322.725**	**2.322.725**
Einjährige variable Vergütung	2.027.285	4.288.002	3.045.000	3.045.000	–	5.481.000
Mehrjährige variable Vergütung	1.785.168	540.445	3.350.046	3.584.837	–	7.660.000
LTI (Performance-Share-Plan 2017 – 2019)	1.785.168	–	–	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	–	–	–	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2019 – 2021)	–	–	3.350.046	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–	–	3.584.837	–	7.660.000
Virtuelle Aktien	–	540.445	–	–	–	–
Summe	**6.135.178**	**7.041.141**	**8.607.740**	**8.952.562**	**2.322.725**	**15.463.725**
Versorgungsaufwand	1.568.053	1.354.053	1.354.053	1.568.053	1.568.053	1.568.053
Gesamtvergütung	**7.703.231**	**8.395.194**	**9.961.793**	**10.520.615**	**3.890.778**	**17.031.778**

OLIVER BLUME

Vorsitzender des Vorstands der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG,
Markengruppe Sport & Luxury

	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
€	2020	2019	2019	2020	2020 (Minimum)	2020 (Maximum)
Festvergütung	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000
Nebenleistungen	70.701	68.936	68.936	70.701	70.701	70.701
Summe	**1.420.701**	**1.418.936**	**1.418.936**	**1.420.701**	**1.420.701**	**1.420.701**
Einjährige variable Vergütung[1]	1.038.796	1.901.085	1.500.000	1.350.000	–	2.430.000
Mehrjährige variable Vergütung	–	1.440.000	1.574.419	1.684.716	–	7.200.000
LTI (Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	–	–	–	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2019 – 2021)	–	1.440.000	1.574.419	–	–	3.600.000
LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–	–	1.684.716	–	3.600.000
Summe	**2.459.497**	**4.760.021**	**4.493.355**	**4.455.417**	**1.420.701**	**11.050.701**
Versorgungsaufwand	997.938	808.544	808.544	997.938	997.938	997.938
Gesamtvergütung	**3.457.435**	**5.568.565**	**5.301.899**	**5.453.355**	**2.418.639**	**12.048.639**

1 Herrn Blume wurde von der Porsche AG im Jahr 2019 eine leistungsabhängige Bonuszahlung in Höhe von bis zu 150.000 € gewährt, die im Jahr 2020 zu einem Zufluss in Höhe von 140.000 € führte. Die Bonuszahlung wurde nicht auf die Vergütung durch die Volkswagen AG angerechnet.

VORSTANDSVERGÜTUNG (ZUFLUSS UND GEWÄHRTE ZUWENDUNGEN) GEMÄSS DCGK IN DER FASSUNG VOM 7. FEBRUAR 2017

	MARKUS DUESMANN					
	Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, Markengruppe Premium					
	Eintritt: 1. April 2020					
	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
€	2020	2019	2019	2020	2020 (Minimum)	2020 (Maximum)
Festvergütung	8.277.583[1]	–	–	8.277.583	8.277.583	8.277.583
Nebenleistungen	197.653	–	–	197.653	197.653	197.653
Summe	**8.475.236**	**–**	**–**	**8.475.236**	**8.475.236**	**8.475.236**
Einjährige variable Vergütung	674.097	–	–	1.012.500	–	1.822.500
Mehrjährige variable Vergütung	–	–	–	1.088.933	–	2.700.000
LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–	–	1.088.933	–	2.700.000
Summe	**9.149.333**	**–**	**–**	**10.576.669**	**8.475.236**	**12.997.736**
Versorgungsaufwand	849.934	–	–	849.934	849.934	849.934
Gesamtvergütung	**9.999.267**	**–**	**–**	**11.426.603**	**9.325.170**	**13.847.670**

1 Enthält Kompensation von Ansprüchen, die infolge des Arbeitgeberwechsels erloschen, in Höhe von 7,3 Mio. €; diese wird nicht auf den Gesamtvergütungs-Cap angerechnet.

	GUNNAR KILIAN					
	Personal und Truck & Bus (seit 15. Juli 2020)					
	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
€	2020	2019	2019	2020	2020 (Minimum)	2020 (Maximum)
Festvergütung	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000
Nebenleistungen	85.899	112.701	112.701	85.899	85.899	85.899
Summe	**1.435.899**	**1.462.701**	**1.462.701**	**1.435.899**	**1.435.899**	**1.435.899**
Einjährige variable Vergütung	898.796	1.901.085	1.350.000	1.350.000	–	2.430.000
Mehrjährige variable Vergütung	–	–	1.574.419	1.684.716	–	3.600.000
LTI (Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	–	–	–	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2019 – 2021)	–	–	1.574.419	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–	–	1.684.716	–	3.600.000
Summe	**2.334.695**	**3.363.786**	**4.387.120**	**4.470.615**	**1.435.899**	**7.465.899**
Versorgungsaufwand	1.170.535	886.559	886.559	1.170.535	1.170.535	1.170.535
Gesamtvergütung	**3.505.230**	**4.250.345**	**5.273.679**	**5.641.150**	**2.606.434**	**8.636.434**

VORSTANDSVERGÜTUNG (ZUFLUSS UND GEWÄHRTE ZUWENDUNGEN) GEMÄSS DCGK IN DER FASSUNG VOM 7. FEBRUAR 2017

	ANDREAS RENSCHLER					
	Vorsitzender des Vorstands der TRATON SE, Markengruppe Truck & Bus					
	Austritt: 15. Juli 2020					
	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
€	2020	2019	2019	2020	2020 (Minimum)	2020 (Maximum)
Festvergütung	731.250	1.350.000	1.350.000	731.250	731.250	731.250
Nebenleistungen	71.496	259.755	259.755	71.496	71.496	71.496
Summe	**802.746**	**1.609.755**	**1.609.755**	**802.746**	**802.746**	**802.746**
Einjährige variable Vergütung	466.563	1.901.085	1.350.000	731.250	–	1.316.250
Mehrjährige variable Vergütung	1.785.168	990.754	1.574.419	912.610	–	1.950.000
LTI (Performance-Share-Plan 2017 – 2019)	1.785.168	–	–	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	–	–	–	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2019 – 2021)	–	–	1.574.419	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–	–	912.610	–	1.950.000
Virtuelle Aktien	–	990.754	–	–	–	–
Summe	**3.054.477**	**4.501.594**	**4.534.174**	**2.446.606**	**802.746**	**4.068.996**
Versorgungsaufwand	–	5.025.570	5.025.570	–	–	–
Gesamtvergütung	**3.054.477**	**9.527.164**	**9.559.744**	**2.446.606**	**802.746**	**4.068.996**

	ABRAHAM SCHOT					
	Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG, Markengruppe Premium					
	Austritt: 31. März 2020					
	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
€	2020	2019	2019	2020	2020 (Minimum)	2020 (Maximum)
Festvergütung	337.500	1.350.000	1.350.000	337.500	337.500	337.500
Nebenleistungen	79.622	460.079	460.079	79.622	79.622	79.622
Summe	**417.122**	**1.810.079**	**1.810.079**	**417.122**	**417.122**	**417.122**
Einjährige variable Vergütung	–	1.901.085	1.350.000	–	–	–
Mehrjährige variable Vergütung	–	–	1.574.419	421.179	–	900.000
LTI (Performance-Share-Plan 2019 – 2021)	–	–	1.574.419	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–	–	421.179	–	900.000
Summe	**417.122**	**3.711.164**	**4.734.498**	**838.301**	**417.122**	**1.317.122**
Versorgungsaufwand	56.049	2.222.572	2.222.572	56.049	56.049	56.049
Gesamtvergütung	**473.171**	**5.933.736**	**6.957.070**	**894.350**	**473.171**	**1.373.171**

VORSTANDSVERGÜTUNG (ZUFLUSS UND GEWÄHRTE ZUWENDUNGEN) GEMÄSS DCGK IN DER FASSUNG VOM 7. FEBRUAR 2017

	STEFAN SOMMER					
	Komponente und Beschaffung					
	Austritt: 30. Juni 2020					
	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
€	2020	2019	2019	2020	2020 (Minimum)	2020 (Maximum)
Festvergütung	675.000	1.350.000	1.350.000	675.000	675.000	675.000
Nebenleistungen	134.815	519.019	519.019	134.815	134.815	134.815
Summe	**809.815**	**1.869.019**	**1.869.019**	**809.815**	**809.815**	**809.815**
Einjährige variable Vergütung	–	1.901.085	1.350.000	–	–	–
Mehrjährige variable Vergütung	–	–	1.574.419	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	–	–	–	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2019 – 2021)	–	–	1.574.419	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–	–	–	–	–
Summe[1]	**809.815**	**4.019.019**	**4.793.438**	**809.815**	**809.815**	**809.815**
Versorgungsaufwand	447.742	761.437	761.437	447.742	447.742	447.742
Gesamtvergütung	**1.257.557**	**4.780.456**	**5.554.875**	**1.257.557**	**1.257.557**	**1.257.557**

1 Der Zuflussbetrag 2019 enthält den Aufstockungsbetrag auf die Mindestvergütung in Höhe von 3,5 Mio. €.

	HILTRUD DOROTHEA WERNER					
	Integrität und Recht					
	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
€	2020	2019	2019	2020	2020 (Minimum)	2020 (Maximum)
Festvergütung	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000
Nebenleistungen	122.776	115.159	115.159	122.776	122.776	122.776
Summe	**1.472.776**	**1.465.159**	**1.465.159**	**1.472.776**	**1.472.776**	**1.472.776**
Einjährige variable Vergütung	898.796	1.901.085	1.350.000	1.350.000	–	2.430.000
Mehrjährige variable Vergütung	2.956.624	–	1.574.419	1.684.716	–	3.600.000
LTI (Performance-Share-Plan 2017 – 2019)	2.956.624	–	–	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	–	–	–	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2019 – 2021)	–	–	1.574.419	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–	–	1.684.716	–	3.600.000
Summe	**5.328.196**	**3.366.244**	**4.389.578**	**4.507.492**	**1.472.776**	**7.502.776**
Versorgungsaufwand	1.149.571	956.364	956.364	1.149.571	1.149.571	1.149.571
Gesamtvergütung	**6.477.767**	**4.322.608**	**5.345.942**	**5.657.063**	**2.622.347**	**8.652.347**

VORSTANDSVERGÜTUNG (ZUFLUSS UND GEWÄHRTE ZUWENDUNGEN) GEMÄSS DCGK IN DER FASSUNG VOM 7. FEBRUAR 2017

	FRANK WITTER Finanzen und IT, Komponente und Beschaffung (kommissarisch, 1. Juli – 31. Dezember 2020)					
	Zufluss		Gewährte Zuwendungen			
€	2020	2019	2019	2020	2020 (Minimum)	2020 (Maximum)
Festvergütung	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000	1.350.000
Nebenleistungen	71.549	62.781	62.781	71.549	71.549	71.549
Summe	**1.421.549**	**1.412.781**	**1.412.781**	**1.421.549**	**1.421.549**	**1.421.549**
Einjährige variable Vergütung	898.796	1.901.085	1.350.000	1.350.000	–	2.430.000
Mehrjährige variable Vergütung	1.785.168	249.128	1.574.419	1.684.716	–	3.600.000
LTI (Performance-Share-Plan 2017 – 2019)	1.785.168	–	–	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2018 – 2020)	–	–	–	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2019 – 2021)	–	–	1.574.419	–	–	–
LTI (Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–	–	1.684.716	–	3.600.000
Virtuelle Aktien	–	249.128	–	–	–	–
Summe	**4.105.513**	**3.562.994**	**4.337.200**	**4.456.265**	**1.421.549**	**7.451.549**
Versorgungsaufwand	1.008.664	886.120	886.120	1.008.664	1.008.664	1.008.664
Gesamtvergütung	**5.114.177**	**4.449.114**	**5.223.320**	**5.464.929**	**2.430.213**	**8.460.213**

LEISTUNGEN BEI REGULÄRER BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT

Den Mitgliedern des Vorstands sind im Falle der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt einschließlich einer Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt. Die zugesagten Leistungen werden mit Vollendung des 63. Lebensjahres, im Fall von Herrn Duesmann mit Vollendung des 65. Lebensjahres, gezahlt beziehungsweise zur Verfügung gestellt. Herr Renschler hat ab dem 16. Juli 2022 Anspruch auf ein Ruhegehalt in Höhe von 70% seiner Festvergütung im Jahr 2017.

Für die vor dem 24. Februar 2017 bestellten Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG mit einer beitragsabhängigen Versorgungszusage beträgt der Beitragsprozentsatz 50% der Festvergütung. Für die nach dem 24. Februar 2017 bestellten Vorstandsmitglieder der Volkswagen AG mit einer beitragsabhängigen Versorgungszusage gilt ein Beitragsprozentsatz von 40% der Festvergütung. Der daraus resultierende Betrag wird auf das Versorgungskonto eingestellt.

Frau Werner sowie die Herren Blume, Diess, Duesmann, Kilian, Schot, Sommer und Witter haben eine beitragsorientierte Leistungszusage erhalten, die sich grundsätzlich nach einer auch für die Tarifmitarbeiter der Volkswagen AG geltenden Betriebsvereinbarung richtet und Alters-, Erwerbsminderungs- sowie Hinterbliebenenleistungen umfasst. Für jedes Jahr der Vorstandsbestellung wird ein Versorgungsbeitrag in Höhe von 50% der Festvergütung für Frau Werner und die Herren Diess und Witter sowie in Höhe von 40% der Festvergütung für die Herren Blume, Duesmann, Kilian, Schot und Sommer zum Ende des jeweiligen Kalenderjahres in den Volkswagen Pension Trust e.V. eingebracht. Aus den jährlichen Versorgungsbeiträgen ergeben sich – nach Maßgabe der Regelungen, die auch für Tarifmitarbeiter Anwendung finden – Bausteine einer grundsätzlich lebenslangen Rentenzahlung.

Die jeweiligen Rentenbausteine sind bei Einbringung in den Volkswagen Pension Trust e.V. unmittelbar unverfallbar. Anstelle der lebenslangen Rentenzahlung kann eine Kapitalleistung wahlweise als Einmal- oder als Ratenzahlung zum Zeitpunkt des Renteneintritts – derzeit frühestens ab Vollendung des 63. Lebensjahres – erfolgen. Die Volkswagen AG hat Pensionsansprüche von Herrn Witter aus seinen Vordienstzeiten übernommen.

Die Pensionsverpflichtungen nach IAS 19 betrugen am 31. Dezember 2020 für Mitglieder des Vorstands 36,6 (60,5) Mio. €. Der Rückstellung wurden nach IAS 19 im Berichtsjahr 7,7 (13,7) Mio. € zugeführt. In die Bewertung der Pensionsverpflichtungen sind auch die sonstigen Versorgungsleistungen wie die Hinterbliebenenrente und die Überlassung von Dienstwagen eingeflossen. Die nach handelsrechtlichen Vorschriften bewerteten Pensionsverpflichtungen betrugen 26,6 (44,8) Mio. €. Der Rückstellung wurden handelsrechtlich im Berichtsjahr 6,4 (14,5) Mio. € zugeführt.

Ausgeschiedenen Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen wurden im vergangenen Jahr 35,9 (14,5) Mio. € gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Verpflichtungen für Pensionen bewertet nach IAS 19 in Höhe von 396,3 (373,7) Mio. € beziehungsweise nach handelsrechtlichen Vorschriften in Höhe von 317,8 (300,5) Mio. €.

Mit Herrn Duesmann ist ein einjähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot vereinbart. Für die Dauer des Wettbewerbsverbots erhält Herr Duesmann eine Karenzentschädigung. Die Karenzentschädigung wird auf laufende Leistungen aus der Versorgungszusage angerechnet.

LEISTUNGEN BEI VORZEITIGER BEENDIGUNG DER TÄTIGKEIT

Sofern die Tätigkeit aus einem nicht von dem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund beendet wird, sind die Ansprüche in Übereinstimmung mit G.13 Satz 1 DCGK auf maximal zwei Jahresvergütungen begrenzt (Abfindungs-Cap).

Für den Fall, dass die Tätigkeit aus einem von einem Vorstandsmitglied zu vertretenden wichtigen Grund beendet wird, erfolgt keine Abfindungszahlung an das Vorstandsmitglied. Den Mitgliedern des Vorstands sind auch für den Fall der vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt beziehungsweise eine Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt.

Das mit Herrn Duesmann vereinbarte nachvertragliche Wettbewerbsverbot gilt grundsätzlich auch im Fall einer vorzeitigen Beendigung der Tätigkeit. Die Karenzentschädigung wird auf eine etwaige Abfindung angerechnet.

Der Aufhebungsvertrag mit Herrn Schot sieht vor, dass er an den Performance-Perioden 2019 bis 2021, 2020 bis 2022 und 2021 bis 2023 ohne zeitanteilige Kürzung teilnimmt. Mit Herrn Renschler wurde vereinbart, dass die Tranche für die Performance-Periode 2020 bis 2022 anteilig auf den Zeitpunkt seines Ausscheidens zum 15. Juli 2020 gekürzt wird und kein Bad-Leaver-Fall vorliegt. Mit Herrn Sommer wurde vereinbart, dass die ihm zugeteilten Performance Shares für die Performance-Perioden 2018 bis 2020, 2019 bis 2021 und 2020 bis 2022 verfallen.

Weitergehende individuelle Angaben zu im Geschäftsjahr 2020 ausgeschiedenen Mitgliedern des Vorstands sind den Angaben 46 und 48 im Konzernanhang sowie den Angaben im Anhang des Jahresabschlusses der Volkswagen AG zu entnehmen.

PENSIONEN DES VORSTANDS 2020 (VORJAHRESWERTE IN KLAMMERN)

€	Versorgungsaufwand	Barwert zum 31. Dezember[1]
Herbert Diess	1.568.053	7.694.544
	(1.354.053)	(5.592.969)
Oliver Blume	997.938	3.023.360
	(808.544)	(1.743.034)
Markus Duesmann (seit 01.04.2020)	849.934	849.934
	(–)	(–)
Gunnar Kilian	1.170.535	3.702.669
	(886.559)	(2.102.717)
Andreas Renschler (bis 15.07.2020)	–	–
	(5.025.570)	(29.609.167)
Abraham Schot (bis 31.03.2020)	56.049	–
	(2.222.572)	(2.222.572)
Stefan Sommer (bis 30.06.2020)	447.742	–
	(761.437)	(1.228.940)
Hiltrud Dorothea Werner	1.149.571	5.071.366
	(956.364)	(3.482.194)
Frank Witter	1.008.664	16.277.467
	(886.120)	(14.474.204)
	–	–
Im Vorjahr ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands	(–)	(–)
Summe	**7.248.486**	**36.619.340**
	(12.901.219)	**(60.455.797)**

1 Der Betrag ist in dem in der Bilanz enthaltenen Gesamtbetrag für leistungsorientierte Zusagen erfasst (siehe Anhangangabe 29 im Konzernabschluss).

BEZÜGE DES AUFSICHTSRATS

Als Ergebnis seiner turnusmäßigen Überprüfung der Aufsichtsratsvergütung schlug der Aufsichtsrat der Hauptversammlung 2017 eine Neugestaltung des Vergütungssystems für die Mitglieder des Aufsichtsrats vor, das diese am 10. Mai 2017 mit 99,98 % der abgegebenen Stimmen beschlossen hat. Vorstand und Aufsichtsrat werden das Vergütungssystem für die Mitglieder des Aufsichtsrats gemäß den Vorgaben des Aktiengesetzes in der Fassung des ARUG II der ordentlichen Hauptversammlung im Jahr 2021 zur Billigung vorlegen. Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG besteht ausschließlich aus erfolgsunabhängigen Vergütungsbestandteilen. Die Vergütung für Aufsichtsratstätigkeiten bei Tochterunternehmen besteht unverändert teilweise aus erfolgsunabhängigen und teilweise aus erfolgsabhängigen Komponenten.

Mit Wirkung zum 1. Januar 2017 gilt für die Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG:

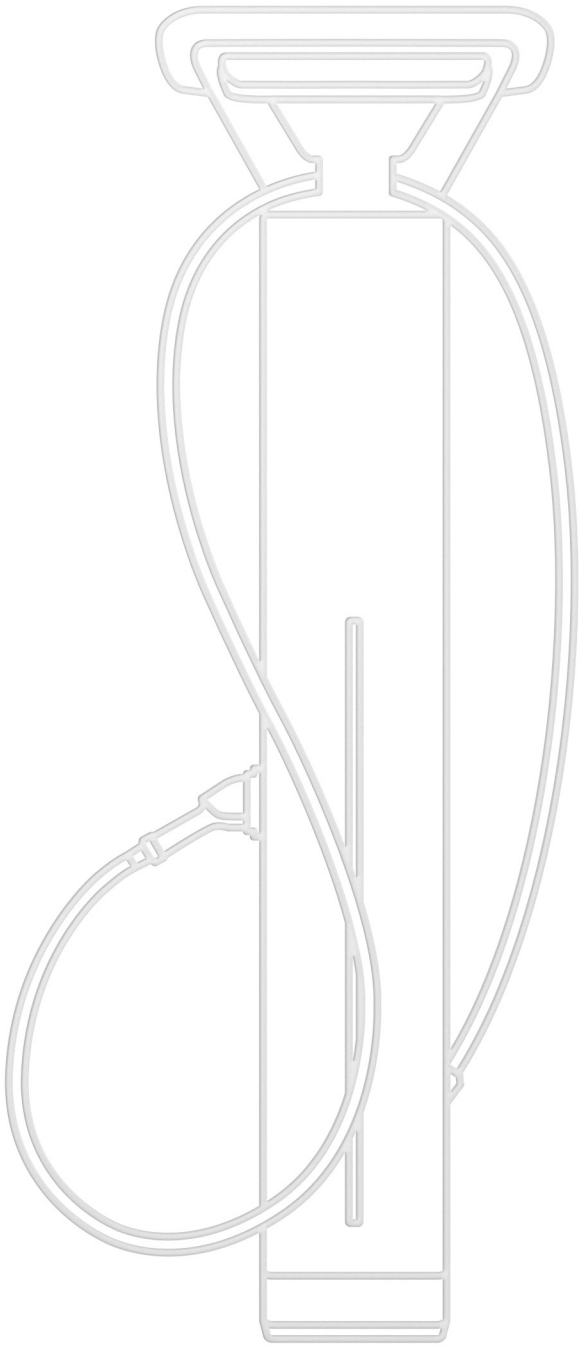
- Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten je Geschäftsjahr eine feste Vergütung von 100.000 €.
- Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält eine feste Vergütung von 300.000 €, sein Stellvertreter erhält eine Vergütung von 200.000 €.
- Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten zudem für ihre Tätigkeiten in den Ausschüssen des Aufsichtsrats pro Geschäftsjahr eine zusätzliche feste Vergütung von 50.000 € pro Ausschuss, sofern der Ausschuss mindestens einmal im Jahr zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat. Die Mitgliedschaften im Nominierungs- sowie im Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG bleiben unberücksichtigt.
- Die Ausschussvorsitzenden erhalten den doppelten, ihre Stellvertreter den eineinhalbfachen Betrag der vorstehend aufgeführten Ausschussvergütung.
- Ausschusstätigkeiten werden für höchstens zwei Ausschüsse berücksichtigt, wobei bei Überschreiten dieser Höchstzahl die zwei höchstdotierten Funktionen maßgeblich sind.
- Aufsichtsratsmitglieder, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat beziehungsweise einem seiner Ausschüsse angehört haben, erhalten die Vergütung zeitanteilig.
- Für die Teilnahme an einer Sitzung des Aufsichtsrats und eines Ausschusses erhält das jeweilige Mitglied ein Sitzungsgeld von 1.000 €; bei mehreren Sitzungen am Tag wird das Sitzungsgeld nur einmal gezahlt.
- Die Vergütung und die Sitzungsgelder sind jeweils zahlbar nach Ende des Geschäftsjahres.

Im Geschäftsjahr 2020 haben die Mitglieder des Aufsichtsrats 5.341.196 (5.327.155) € erhalten. Auf die Tätigkeit im Aufsichtsrat entfielen davon 2.294.167 €, auf die Tätigkeit in den Ausschüssen 1.008.889 €.

VERGÜTUNGEN VON MITGLIEDERN DES AUFSICHTSRATS

€	FESTE VERGÜTUNG	TÄTIGKEIT IN DEN AUSSCHÜSSEN	SONSTIGES[1]	GESAMT 2020	GESAMT 2019
Hans Dieter Pötsch	300.000	100.000	500.000	900.000	925.500
Jörg Hofmann[2]	200.000	75.000	24.000	299.000	289.000
Hussain Ali Al Abdulla	100.000	–	3.000	103.000	105.000
Hessa Sultan Al Jaber	100.000	–	9.000	109.000	107.000
Bernd Althusmann[3]	100.000	50.000	13.000	163.000	157.000
Kai Bliesener[2] (seit 20.06.2020)	53.056	–	6.000	59.056	–
Hans-Peter Fischer[2]	100.000	–	13.000	113.000	107.000
Marianne Heiß	100.000	50.000	89.500	239.500	250.500
Johan Järvklo[2] (bis 29.02.2020)	41.111	–	4.000	45.111	107.000
Ulrike Jakob[2]	100.000	–	13.000	113.000	106.000
Louise Kiesling	100.000	–	13.000	113.000	107.000
Peter Mosch[2]	100.000	100.000	168.500	368.500	390.500
Bertina Murkovic[2]	100.000	79.444	21.000	200.444	157.000
Bernd Osterloh[2]	100.000	125.000	172.000	397.000	387.000
Hans Michel Piëch	100.000	29.444	185.000	314.444	289.000
Ferdinand Oliver Porsche	100.000	150.000	164.000	414.000	435.000
Wolfgang Porsche	100.000	150.000	192.390	442.390	433.500
Conny Schönhardt[2] (seit 21.06.2019)	100.000	50.000	17.000	167.000	81.389
Athanasios Stimoniaris[2]	100.000	–	324.250	424.250	482.040
Stephan Weil[3]	100.000	50.000	20.000	170.000	163.000
Werner Weresch[2] (seit 21.02.2019)	100.000	–	86.500	186.500	165.352
Im Vorjahr ausgeschiedene Aufsichtsratsmitglieder	–	–	–	–	82.374
Summe	**2.294.167**	**1.008.889**	**2.038.140**	**5.341.196**	**5.327.155**

1 Sitzungsgelder, weitere Konzernmandate (erfolgsunabhängig: 792.888 €; erfolgsabhängig: 571.002 €).
2 Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.
3 Diese Aufsichtsratsmitglieder sind gemäß § 5 Abs. 3 Niedersächsisches Ministergesetz verpflichtet, die für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat gezahlten Vergütungen an das Land Niedersachsen abzuführen, sobald und soweit sie 6.200 € im Jahr übersteigen. Vergütungen in diesem Sinne sind: Aufsichtsratsvergütungen sowie Sitzungsgelder, soweit sie den Betrag von 200 € übersteigen.



4

Konzernlagebericht

(Zusammengefasster Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG)

KONZERNLAGEBERICHT

85 Ziele und Strategien
89 Steuerung und Kennzahlen
91 Struktur und Geschäftstätigkeit
94 Übernahmerechtliche Angaben
96 Geschäftsverlauf
110 Aktie und Anleihen
116 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
132 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
136 Nachhaltige Wertsteigerung
166 Prognosebericht
173 Risiko- und Chancenbericht
202 Aussichten für das Jahr 2021

Ziele und Strategien

Mit der Strategie TOGETHER 2025+ wollen wir das Tempo erhöhen, den Fokus unserer strategischen Vorhaben schärfen und diese noch konsequenter verfolgen. So streben wir an, die Zukunft der Mobilität noch nachhaltiger zu gestalten – für heutige und kommende Generationen.

Mit dem im Jahr 2016 veröffentlichten Zukunftsprogramm „TOGETHER – Strategie 2025“ verfolgen wir das Ziel, den Volkswagen Konzern fokussierter, effizienter, innovativer, kundennäher, nachhaltiger und konsequent auf profitables Wachstum auszurichten.

Wir als Volkswagen Konzern haben uns zum Ziel gesetzt, auch in Zukunft unsere Kunden zu begeistern und deren vielfältige Bedürfnisse zu erfüllen – mit einem ansprechenden Produktportfolio aus faszinierenden Fahrzeugen und fortschrittlichen, passgenauen Mobilitätslösungen. Wir leben und übernehmen täglich Verantwortung in puncto Umwelt, Sicherheit und Gesellschaft, wobei wir eine Vorbildfunktion auf diesen Gebieten anstreben. Integrität, Verlässlichkeit, Qualität und Leidenschaft bilden dabei die Grundlage unserer Arbeit. So streben wir nach technologischer Führung in der Branche sowie wettbewerbsfähiger Ertragskraft und wollen gleichzeitig ein exzellenter Arbeitgeber sein.

Mit der im Jahr 2019 weiterentwickelten Konzernstrategie TOGETHER 2025+ erhöhen wir unser Tempo zur strategischen Zielerreichung und schärfen unseren Fokus. Dafür wurde auch die strategische Vision des Volkswagen Konzerns überarbeitet. Mit „Shaping mobility – for generations to come.“ wollen wir die Zukunft der Mobilität noch aktiver gestalten und nachhaltig sicherstellen – für heutige und kommende Generationen.

Mit dem elektrischen Antrieb, der digitalen Vernetzung und dem autonomen Fahren wollen wir das Automobil sauberer, leiser, intelligenter und sicherer machen. Unser Kernprodukt wird zugleich noch emotionaler und ein ganz neues Fahrerlebnis bieten. So kann das Auto auch künftig ein Eckpfeiler nachhaltiger, individueller und bezahlbarer Mobilität sein. Zudem bekennen wir uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und verpflichten uns selbst – als eines der ersten Unternehmen unserer Branche – bis 2050 ein CO_2-neutrales Unternehmen zu werden. Dazu gehören unsere Fahrzeuge genauso wie die Werke und Prozesse.

Die Automobilbranche ist insbesondere durch die Transformation hin zur Elektromobilität sowie zur Digitalisierung geprägt. Für eine erfolgreiche Bewältigung dieses Umbruchs haben wir uns entsprechend aufgestellt: Sowohl die Strategien unserer Marken und Regionen als auch unserer Funktionalbereiche sind konsequent an der Konzernstrategie TOGETHER 2025+ ausgerichtet.

Unter dem Dach der Konzernstrategie TOGETHER 2025+ haben wir fünf zentrale Module definiert, mit denen wir den Fokus auf Unternehmensführung, höhere Leistungsfähigkeit, Steigerung der Markenwerte, Software sowie exzellente Mitarbeiterführung legen.

Unser Kodex der Zusammenarbeit bildet zusammen mit unserem Integritäts- und Compliance-Programm Together4-Integrity (T4I) ein zentrales Fundament der Konzernstrategie. Der Kodex beschreibt die Art und Weise der Kooperation im Konzernverbund sowie im täglichen Miteinander und enthält als Kern die Werte aufrichtig, unkompliziert, vorbehaltlos, auf Augenhöhe und füreinander. T4I bündelt alle Aktivitäten für Integrität, Kultur, Compliance, Risikomanagement und Personalmanagement und schafft einen gemeinsamen Weg hin zu einer neuen Unternehmenskultur.

FÜNF MODULE DER STRATEGIE TOGETHER 2025+

Unsere Konzernstrategie TOGETHER 2025+ beinhaltet konsequente Richtungsentscheidungen sowie konkrete Module und zielt auf nachhaltige Zukunftssicherung und profitables Wachstum ab.

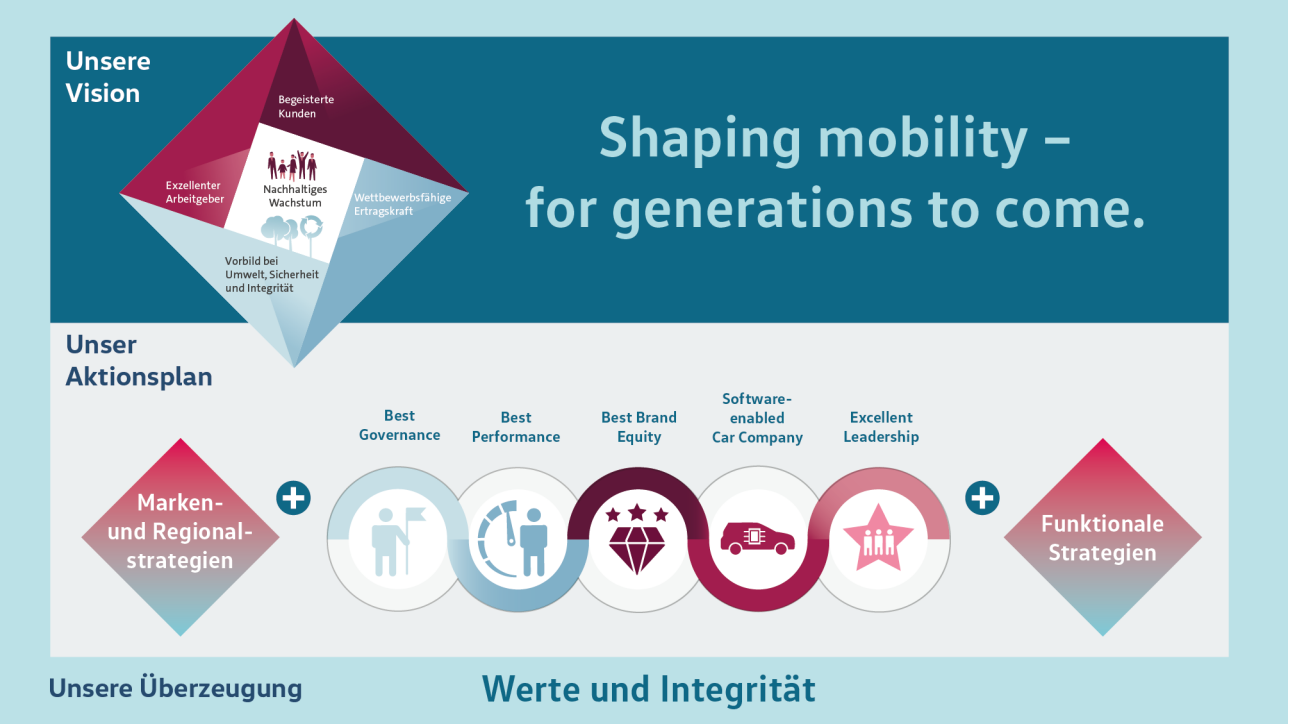
Die Module umfassen: Best Governance, Best Performance, Best Brand Equity, Software-enabled Car Company sowie Excellent Leadership. Den Status und Fortschritt überprüfen wir kontinuierlich, um die definierten Maßnahmen hinsichtlich ihrer Zielerreichung, Bedeutsamkeit und Passgenauigkeit zu analysieren. So sind wir in der Lage, diese Module zielgerichtet an den Wandel unseres Unternehmens anzupassen.

Im Modul Best Governance arbeiten wir daran, eine fokussierte, schlanke Konzernstruktur zu schaffen, die die Marken steuert, fortwährend Synergien hebt und Entscheidungsprozesse beschleunigt. Der Konzern soll als effizient geführt, vertrauenswürdig, nachhaltig handelnd und transparent wahrgenommen werden. Dabei intensivieren wir den Austausch mit unseren wesentlichen Stakeholdern und überprüfen systematisch, ob wir weiterhin der beste Eigentümer für unsere verschiedenen Marken und Unternehmen sind. Zudem wollen wir unsere CO_2-Ziele messbar und die Fortschritte bis hin zur CO_2-Neutralität in 2050 transparent gestalten. Innerhalb internationaler ESG (Environment, Social, Governance)-Rankings – also auf den Gebieten Umwelt, Soziales und Führung – streben wir zukünftig eine führende Position in unserer Industrie an.

Das Modul Best Performance zielt auf eine nachhaltige Wertsteigerung des Unternehmens durch Erhöhung der Effizienz, Produktivität und Ertragskraft ab. Als global agierendes Unternehmen bietet unsere Größe die Möglichkeit, Skaleneffekte verstärkt zu nutzen. Wir halten an unseren ehrgeizigen Zielen fest, arbeiten konsequent daran, diese zu erreichen und streben danach, sie zu übertreffen. So schaffen wir die Voraussetzungen, umfangreich in unser Unternehmen, unsere Mitarbeiter und in die Mobilität für heutige und kommende Generationen zu investieren.

Im Modul Best Brand Equity liegt der Fokus darauf, das Markenportfolio neu auszurichten und weiter zu schärfen. So ist eine deutliche Steigerung der Werte unserer Konzernmarken möglich. Dabei werden die Profile, Markenaufträge und Kernwettbewerber der Marken im Volkswagen Konzern differenzierter und trennschärfer festgelegt. Dadurch lässt sich der Gesamtmarkt konzernweit gezielter bedienen. Auf dieser Grundlage entscheiden wir – ausgehend von den Wünschen und Bedürfnissen unserer Kunden – über das künftige Design, das Produktportfolio und Dienstleistungen jeder Konzernmarke.

Im Modul Software-enabled Car Company arbeiten wir daran, die Software-Entwicklung zu einer der Kernkompetenzen des Volkswagen Konzerns zu machen. Dazu bündeln wir vorhandene Expertise, verstärken uns massiv und bauen eine eigene Organisationseinheit auf. Zukünftig sollen alle neuen Fahrzeugmodelle konzernweit auf einer eigenen, markenübergreifenden Software-Plattform aufsetzen. Dieses Vorgehen eröffnet die Möglichkeit, Synergien zwischen den einzelnen Marken und Fahrzeugprojekten zu heben. Der Volkswagen Konzern und seine Marken sollen dann nicht nur für die besten Fahrzeuge stehen, sondern gleichermaßen für begeisternde digitale Produkte und Dienste.



Das Modul Excellent Leadership setzt auf die drei Schwerpunkte Kommunikation, Personalentwicklung und Kollaboration. Um wettbewerbs- und zukunftsfähig zu bleiben, treiben wir den Wandel zu einer offeneren, partnerschaftlicheren und wertebasierteren Führungskultur voran. Wir entwickeln digitale und dialogorientierte Kommunikationsformate, um einen schnelleren Informationsfluss und eine noch stärkere Vernetzung über alle Marken und Regionen hinweg zu erreichen. Die Managemententwicklung und -qualifizierung wird grundlegend neu aufgebaut und die Nachfolgeplanung noch systematischer verfolgt, damit im Konzern stets die richtigen Talente die richtigen Positionen zum richtigen Zeitpunkt innehaben. Zusätzlich formulieren wir eine klare Erwartungshaltung an die Führungskräfte des Konzerns. Sie beinhaltet eine stärkere Kundenorientierung, mehr unternehmerische Verantwortung, mehr Wirksamkeit und Ergebnisorientierung sowie eine Kultur des konstruktiven Widerspruchs und des positiven Umgangs mit Fehlern. Volkswagen will außerdem die Vielfalt auf allen Ebenen im Unternehmen erhöhen und verfolgt dazu klare, messbare Ziele, um den Anteil weiblicher und internationaler Führungskräfte zu steigern.

ZIELE UND KENNZAHLEN DER KONZERNSTRATEGIE

Mit den fünf strategischen Modulen beschreiben wir den Weg, wie wir unsere Vision erreichen wollen, die Mobilität für heutige und kommende Generationen nachhaltig zu gestalten. Übergeordnet wird unser Vorhaben durch vier Zieldimensionen geleitet, welche sich in Form der Volkswagen Strategieraute wiederfinden. Die vier Zieldimensionen stehen dabei für: Begeisterte Kunden, Exzellenter Arbeitgeber, Vorbild bei Umwelt, Sicherheit und Integrität sowie Wettbewerbsfähige Ertragskraft. Durch die konsequente Verfolgung dieser Ziele wollen wir nachhaltig wachsen.

Die Zieldimensionen gelten konzernweit. Die strategischen Kennzahlen, anhand derer wir den Umsetzungsgrad unserer Konzernstrategie messen, sind abhängig vom jeweiligen Geschäftsmodell. Denn das Geschäftsmodell unserer Pkw-produzierenden Marken ist ein anderes als bei Lkw und Bussen, und es unterscheidet sich von dem unseres Bereichs Power Engineering und dem des Dienstleistungsgeschäfts.

Die strategischen Kennzahlen der Zieldimension Wettbewerbsfähige Ertragskraft sind einheitlich definiert und festgelegt. Die inhaltliche Ausgestaltung einiger strategischer Kennzahlen in den anderen Zieldimensionen dauert im Zusammenhang mit der Konkretisierung und Weiterentwicklung der Konzernstrategie an. Dabei wird die Relevanz der Kennzahlen auf Konzernebene überprüft, ihre Ausrichtung fortlaufend kontrolliert und wenn nötig adjustiert. Über die definierten nichtfinanziellen strategischen Kennzahlen berichten wir im Kapitel „Nachhaltige Wertsteigerung“.

Zieldimension: Begeisterte Kunden

Die vielfältigen Bedürfnisse unserer Kunden und passgenaue Mobilitätslösungen stehen im Mittelpunkt dieser Zieldimension. Unser Anspruch ist, die Erwartungen der Kunden zu übertreffen und dabei einen optimalen Kundennutzen zu generieren. Dazu bedarf es neben den besten Produkten, den effizientesten Lösungen und dem besten Service einer einwandfreien Qualität und eines hervorragenden Images. Wir wollen unsere Kunden begeistern, neue Kunden gewinnen und sie dauerhaft an uns binden – denn nur loyale und treue Kunden empfehlen uns weiter.

Die strategischen Kennzahlen umfassen die Eroberungsrate sowie Kennzahlen zu Loyalität, Kundenzufriedenheit und Qualität.

Zieldimension: Exzellenter Arbeitgeber

Für nachhaltigen Erfolg benötigen wir kompetente und engagierte Mitarbeiter. Ihre Zufriedenheit und Motivation wollen wir durch Chancengleichheit, ein attraktives und modernes Arbeitsumfeld sowie eine zukunftsfähige Arbeitsorganisation fördern. Eine vorbildliche Führungs- und Unternehmenskultur bildet die Grundlage dafür. So können wir unsere Stammbelegschaft halten und neue Talente gewinnen.

Für diese Zieldimension wurden die strategischen Kennzahlen interne Arbeitgeberattraktivität gemessen am Stimmungsbarometer, externe Arbeitgeberattraktivität und externes Arbeitgeberranking sowie der Diversity-Index definiert.

Zieldimension: Vorbild bei Umwelt, Sicherheit und Integrität

Wir im Volkswagen Konzern leben und übernehmen täglich Verantwortung in puncto Umwelt, Sicherheit und Gesellschaft. Dieser Anspruch soll sich in unserem Denken und Handeln und in allen unseren Entscheidungen gleichermaßen widerspiegeln. Ressourceneinsatz und Emissionen unseres Produktportfolios sowie unserer Standorte und Werke haben unsere besondere Aufmerksamkeit. Dabei wollen wir kontinuierlich unsere CO_2-Bilanz (Carbon Footprint) verbessern und unsere Schadstoffemissionen verringern. Durch Innovationen und eine herausragende Qualität streben wir höchste Produktsicherheit an.

Zu unseren obersten Grundsätzen gehört es, Regeln und Gesetze einzuhalten, sichere Prozesse zu etablieren und mit Fehlern offen umzugehen, um solche zukünftig zu vermeiden und abzustellen. Volkswagen will in puncto Integrität zum Vorbild für ein modernes, transparentes und erfolgreiches Unternehmen werden.

Die strategischen Kennzahlen dieser Zieldimension umfassen: Dekarbonisierungsindex, CO_2-Flottenemissionen sowie Regeleinhaltung, Fehlerkultur und Integrität.

Zieldimension: Wettbewerbsfähige Ertragskraft

Investoren beurteilen uns danach, ob wir unseren Verpflichtungen in Bezug auf Zinszahlungen und Fremdkapitalrückzahlungen nachkommen. Als Eigenkapitalgeber erwarten sie eine angemessene Dividende und eine nachhaltige Wertsteigerung ihrer Aktien.

Mit unseren Investitionen wollen wir profitabel wachsen und unsere Wettbewerbsfähigkeit stärken, um so den Volkswagen Konzern auch in Zukunft auf ein solides Fundament zu stellen und ein attraktives Investment zu sein.

Operative Exzellenz in allen Geschäftsprozessen und Industrie-Benchmark – das sind die Ziele, an denen wir uns ausrichten.

Die strategischen Kennzahlen werden für die Steuerung operationalisiert: Plan- und Ist-Daten ergeben sich aus dem Rechenwerk des Volkswagen Konzerns.

STRATEGISCHE KENNZAHLEN: WETTBEWERBSFÄHIGE ERTRAGSKRAFT

	2015	2025
Operative Umsatzrendite[1]	6,0 %	7 bis 8 %
Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) im Konzernbereich Automobile	7,4 %	~6 %
Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile	6,9 %	~6 %
Netto-Cash-flow im Konzernbereich Automobile	8.887 Mio. €	>10 Mrd. €
Ausschüttungsquote	negativ	≥ 30 %
Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile	24.522 Mio. €, 11,5 %	~10 % der Umsatzerlöse des Konzerns
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile	−0,2 %	>14 %

1 2015 vor Sondereinflüssen.

Steuerung und Kennzahlen

Ausgehend von der Konzernstrategie beschreiben wir in diesem Kapitel, wie der Volkswagen Konzern gesteuert wird und welche Kennzahlen dabei maßgeblich sind. Neben den finanziellen Größen sind auch nichtfinanzielle Kennzahlen Teil unseres Steuerungssystems.

Die Leistungsfähigkeit und der Erfolg des Volkswagen Konzerns lassen sich sowohl in finanziellen als auch in nichtfinanziellen Kennzahlen ausdrücken. Mit dem Modul Best Performance unserer Konzernstrategie TOGETHER 2025+ wollen wir diese in allen Bereichen und über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg verbessern. Dabei streben wir an, den Unternehmenswert nachhaltig zu steigern und unsere Effizienz, Produktivität und Ertragskraft zu erhöhen.

Nachfolgend beschreiben wir zunächst den Steuerungsprozess und erläutern anschließend die bedeutsamsten – die Spitzenkennzahlen – des Volkswagen Konzerns.

STEUERUNGSPROZESS IM VOLKSWAGEN KONZERN

Eine durchgängige und enge Verzahnung der Konzern- und Markenstrategien mit der operativen Planung sorgt im Volkswagen Konzern für Transparenz bei der finanziellen Bewertung und Beurteilung von Richtungsentscheidungen. Die einmal im Jahr und grundsätzlich für fünf Jahre aufgestellte operative Mittelfristplanung ist als wesentliches Steuerungselement des Konzerns in die strategische Planung eingebettet.

Die Mittelfristplanung bildet den Kern unserer operativen Planung und dient dazu, die Voraussetzungen für die Realisierung der strategischen Vorhaben hinsichtlich der Konzernziele zu formulieren und abzusichern. Dies gilt sowohl in technischer als auch in wirtschaftlicher Hinsicht und hier insbesondere in Bezug auf das Ergebnis, den Cash-flow und die Liquidität. Zudem werden auf dieser Grundlage alle Unternehmensbereiche bezüglich der relevanten strategischen Handlungsfelder Funktionen/Prozesse, Produkte und Märkte koordiniert.

Für die Gestaltung der Unternehmenszukunft werden dabei je nach Fristigkeit die einzelnen Planungsinhalte bestimmt:

- der langfristige Absatzplan, der Markt- und Segmententwicklungen aufzeigt und daraus das Auslieferungsvolumen für den Volkswagen Konzern ableitet,
- das Produktprogramm als die langfristige, strategische Determinante der Unternehmenspolitik,
- die Kapazitäts- und Auslastungsplanung für die einzelnen Standorte.

Die aufeinander abgestimmten Ergebnisse der vorgelagerten Planungsprozesse münden in die finanzielle Mittelfristplanung: Die finanzielle Planung des Konzerns einschließlich der Marken und Geschäftsfelder umfasst die Gewinn- und Verlustrechnung, die Finanz- und Bilanzplanung, die Rentabilität und Liquidität sowie die Investitionen als Vorleistung für die zukünftigen Produkt- und Handlungsalternativen. Aus der Mittelfristplanung wird das erste Jahr verbindlich abgeleitet und als Budget über einzelne Monate detailliert und bis auf die operative Kostenstellenebene ausgeplant.

Das Budget wird monatlich auf den Zielerreichungsgrad überprüft. Dabei sind Soll-Ist- und Vorjahresvergleiche, Abweichungsanalysen und, wenn erforderlich, Maßnahmenpläne zur Sicherstellung der budgetierten Ziele wichtige Instrumente der Steuerung. Für das laufende Geschäftsjahr werden monatlich revolvierend detaillierte Vorausschätzungen für die jeweils kommenden drei Monate und für das Gesamtjahr durchgeführt. Darin werden die aktuellen Risiken und Chancen berücksichtigt. Die Anpassung der laufenden Operationen steht also im Mittelpunkt der unterjährigen Steuerung. Gleichzeitig wird die aktuelle Vorausschätzung somit zum ständigen möglichen Korrektiv für die folgenden Mittelfrist- und Budgetplanungen.

SPITZENKENNZAHLEN DER KONZERNSTEUERUNG

Abgeleitet aus unseren strategischen Zielen basiert die Steuerung des Volkswagen Konzerns auf neun Spitzenkennzahlen:

- Auslieferungen an Kunden
- Umsatzerlöse
- Operatives Ergebnis
- Operative Umsatzrendite
- Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) im Konzernbereich Automobile
- Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile
- Netto-Cash-flow im Konzernbereich Automobile
- Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile
- Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile

Die Auslieferungen an Kunden sind definiert als Übergaben von Neufahrzeugen an Endkunden. Sie spiegeln die Beliebtheit unserer Produkte wider und sind die relevante Größe, anhand derer wir unsere Wettbewerbsposition auf den verschiedenen Märkten ermitteln. Die Auslieferungen sind eng verbunden mit unseren Zielen Begeisterte Kunden, Vorbild bei Umwelt, Sicherheit und Integrität sowie Exzellenter Arbeitgeber. Ein starkes Markenportfolio, das – basierend auf einer herausragenden Qualität – mit sicheren und ressourcenschonenden Fahrzeugen passgenaue Mobilitätslösungen bietet und so die vielfältigen Bedürfnisse der Kunden erfüllt, ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für den langfristigen Unternehmenserfolg. Die Nachfrage nach unseren Produkten sichert Absatz und Produktion und damit die Auslastung unserer Standorte und die Beschäftigung unserer Mitarbeiter. Die angestrebten Ziele lassen sich nur auf Basis gemeinsam getragener Werte mit kompetenten und engagierten Mitarbeitern erreichen.

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

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, der Digitalisierung und neuen Technologien. Die F&E-Quote spiegelt unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider.

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, Erweiterung, Elektrifizierung und Digitalisierung der Produktpalette, für umweltfreundliche Aggregate sowie für die Anpassung der Produktionskapazitäten und Verbesserung der Fertigungsprozesse – ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile gesetzt.

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.

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.

Mit der Kapitalrendite (RoI) ermitteln wir die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens im Konzernbereich Automobile unter anteiliger Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, indem wir das Operative Ergebnis nach Steuern ins Verhältnis zum durchschnittlichen investierten Vermögen setzen. Übersteigt die Kapitalrendite (RoI) den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, wird eine Wertsteigerung für das Unternehmen erzielt. So messen wir den finanziellen Erfolg unserer Marken, Standorte und Fahrzeugprojekte.

Struktur und Geschäftstätigkeit

In diesem Kapitel erläutern wir die rechtliche und organisatorische Struktur des Volkswagen Konzerns und beschreiben die wesentlichen Veränderungen im Beteiligungsbereich im Jahr 2020.

RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR IN GRUNDZÜGEN

Die Volkswagen AG ist die Muttergesellschaft des Volkswagen Konzerns. Einerseits entwickelt sie Fahrzeuge und Komponenten für die Konzernmarken, andererseits produziert und vertreibt sie insbesondere Pkw und leichte Nutzfahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge. In ihrer Funktion als Muttergesellschaft hält die Volkswagen AG unmittelbar beziehungsweise mittelbar Beteiligungen an der AUDI AG, der SEAT S.A., der ŠKODA AUTO a.s., der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, der TRATON SE, der Volkswagen Financial Services AG, der Volkswagen Bank GmbH sowie an zahlreichen weiteren Gesellschaften im In- und Ausland. Ausführliche Angaben können Sie der Aufstellung des Anteilsbesitzes gemäß §§ 285 und 313 HGB entnehmen, der auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar und Bestandteil des Jahresabschlusses ist.

Im Sinne von § 3 Nr. 38 Energiewirtschaftsgesetz (EnWG) ist die Volkswagen AG ein vertikal integriertes Energieversorgungsunternehmen und unterliegt somit den Regelungen des EnWG. Im Elektrizitätssektor übt die Volkswagen AG gemeinsam in der Gruppe mit Tochterunternehmen die Funktionen Erzeugung und Vertrieb sowie Verteilung von Elektrizität aus.

Der Vorstand der Volkswagen AG leitet das Unternehmen in eigener Verantwortung. Der Aufsichtsrat bestellt, überwacht und berät den Vorstand; er ist unmittelbar in Entscheidungen eingebunden, die von grundlegender Bedeutung für das Unternehmen sind.

ORGANISATORISCHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Der Volkswagen Konzern ist einer der führenden Mehrmarkenkonzerne der Automobilindustrie. Die Geschäftstätigkeit des Unternehmens umfasst die Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen. Alle Marken im Konzernbereich Automobile sind – mit Ausnahme der Marken Volkswagen Pkw und Volkswagen Nutzfahrzeuge – in eigenen Gesellschaften rechtlich verselbstständigt.

Der Konzernbereich Automobile umfasst die Bereiche Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering.

Im Bereich Pkw werden im Wesentlichen die Pkw-Marken sowie die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns konsolidiert. Der Schwerpunkt der Geschäftstätigkeit ist die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren und Fahrzeugsoftware, die Produktion und der Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit Originalteilen. Das Produktportfolio erstreckt sich von Kleinwagen bis hin zu Fahrzeugen aus dem Luxussegment. Es beinhaltet auch Motorräder und wird durch Mobilitätslösungen ergänzt.

Der Bereich Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Lkw und Bussen der Marken Scania und MAN, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Das Angebot im Bereich Nutzfahrzeuge beginnt bei leichten Transportern und erstreckt sich bis hin zu schweren Lkw und Bussen. Die Zusammenarbeit der beiden Nutzfahrzeugmarken wird in der TRATON SE koordiniert, die an der Börse notiert ist.

Im Bereich Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen, Spezialgetrieben und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet. Bis Oktober 2020 war hier auch das Geschäft von Renk enthalten.

Die Tätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Fahrzeugleasing, das Direktbank- und Versicherungsgeschäft sowie das Flottenmanagement und Mobilitätsangebote.

Mit seinen Marken ist der Volkswagen Konzern auf allen relevanten Märkten der Welt vertreten. Zu den Wesentlichen gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, USA, Brasilien, Russland, Polen, Türkei und Mexiko.

Die Volkswagen AG und der Volkswagen Konzern werden vom Vorstand der Volkswagen AG auf Grundlage der Satzung der Volkswagen AG und der durch den Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG geleitet.

Dementsprechend waren die Aufgaben bis zum 31. Dezember 2020 auf acht Vorstandsressorts aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands", zu dem unter anderem die Markengruppe „Volumen" gehört, waren die weiteren Geschäftsbereiche: „Komponente und Beschaffung", „Finanzen und IT", „Personal und Truck & Bus", „Integrität und Recht", „Premium", „Sport & Luxury" sowie „China". Zum 31. Dezember 2020 wurden in Personalunion geführt: Der Geschäftsbereich „Komponente und Beschaffung" kommissarisch durch das Vorstandsmitglied für „Finanzen und IT" und der Geschäftsbereich „China" durch den Vorsitzenden des Vorstands.

Im Dezember 2020 hat der Aufsichtsrat beschlossen, das Vorstandsressort „Komponente und Beschaffung" ab dem 1. Januar 2021 zu trennen und stattdessen die zwei neuen Vorstandsressorts „Einkauf" und „Technik" zu schaffen. Im neuen Geschäftsbereich „Technik" werden konzernweit alle Aktivitäten der Konzern-Komponente, die Vermarktung der Volkswagen Baukästen an Dritte, die Entwicklung und Herstellung von Batteriezellen sowie die dazugehörige Beschaffung, die Themen Laden und Ladesysteme sowie die entsprechenden Joint Ventures weltweit verantwortet.

Die Markengruppe „Volumen" umfasst die Marken Volkswagen Pkw, SEAT, ŠKODA und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die Marken Audi, Lamborghini und Ducati bilden die Markengruppe „Premium". „Sport & Luxury" besteht aus den Marken Porsche, Bentley und Bugatti. Ab dem 1. März 2021 wird Bentley der Markengruppe „Premium" zugeordnet. Die Markengruppe „Truck & Bus" fungiert als Dach für die Marken Scania und MAN.

Wir sind überzeugt, dass durch dieses Führungsmodell vorhandene Kompetenzen und Skaleneffekte besser genutzt, Synergien systematischer gehoben und Entscheidungen beschleunigt werden. Zusätzlich schafft dies die Voraussetzung dafür, die Steuerung des Volkswagen Konzerns einfacher, schlanker und effektiver zu gestalten. Die Marken werden gestärkt und ihnen steht mehr Autonomie zu. Entscheidungen werden nach dem Prinzip der Subsidiarität auf der jeweils zuständigen, niedrigsten Ebene getroffen, nah am operativen Geschäft. So wird die Zusammenarbeit zwischen Marken und Konzern verbessert, die Synergiehebung gestärkt und die Führung des Konzerns zur gemeinsamen Aufgabe.

Jede Marke des Volkswagen Konzerns wird von einem Markenvorstand geleitet, der die unabhängige und eigenständige Entwicklung sowie den Geschäftsbetrieb der Marke sicherstellt. Dabei berücksichtigt er die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben sowie die Übereinkommen in den Markengruppen, soweit dies gesetzlich zulässig ist. Konzernübergreifende Interessen können so verfolgt und gleichzeitig die markenindividuellen Charakteristika gewahrt und gestärkt werden. Angelegenheiten von konzernweiter Bedeutung werden dem Konzernvorstand vorgelegt, um – im gesetzlich zulässigen Rahmen – eine Abstimmung zu erreichen. Die Rechte und Pflichten der gesetzlichen Gremien der betreffenden Markengesellschaft bleiben davon unberührt.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden von ihrer jeweiligen Geschäftsleitung in eigener Verantwortung geführt. Dabei berücksichtigen die Geschäftsleitungen in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Rahmenbedingungen neben den Interessen der Gesellschaft auch die Interessen des Konzerns, der jeweiligen Markengruppe und der einzelnen Marken.

Auf Konzernebene befassen sich zudem Vorstandsausschüsse mit wesentlichen strategischen Fragestellungen zu Produkten, Technologien, Investitionen, zur Digitalen Transformation, zu Integrität und Compliance, zum Risikomanagement sowie zu Personal und zu Führungsfragen. Die Ausschüsse überarbeiten und optimieren wir stetig, um ihre Relevanz zu überprüfen und die Effizienz ihrer Entscheidungen weiter zu steigern. Dadurch wird zum einen die Komplexität reduziert und zum anderen die Governance im Konzern gestärkt.

Das Modul „Best Governance" aus unserem Zukunftsprogramm TOGETHER 2025+ unterstützt die Transformation unseres Unternehmens. Es zielt unter anderem darauf ab, die Steuerungsfähigkeit des Konzerns weiter zu verbessern und Synergien noch besser zu realisieren. So wurde im Berichtsjahr die Konzernsteuerung unter anderem durch die Etablierung der Car.Software Organisation weiter geschärft.

WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Im Rahmen des aktienrechtlichen Squeeze-out bei der AUDI AG hat die Volkswagen AG am 16. Juni 2020 die Höhe der Barabfindung für die Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre auf 1.551,53 € je Aktie festgesetzt und mitgeteilt. Am 31. Juli 2020 hat die Hauptversammlung der AUDI AG dem aktienrechtlichen Squeeze-out bei der AUDI AG und damit der vollständigen Übertragung der außenstehenden Audi Aktien auf die Volkswagen AG zugestimmt. Dieser Beschluss wurde mit Eintragung ins Handelsregister am 16. November 2020 wirksam. Im Dezember 2020 wurde von einem ehemaligen Aktionär der AUDI AG ein Spruchverfahren gegen die Volkswagen AG vor dem Landgericht München I zwecks gerichtlicher Überprüfung der Höhe der von der Volkswagen AG festgelegten Barabfindung eingeleitet.

Der Volkswagen Konzern hat am 6. Oktober 2020 den Verkauf seiner 76-prozentigen Beteiligung an der Renk AG vollzogen, nachdem die erforderlichen Genehmigungen der Aufsichtsbehörden erteilt wurden. Der Verkaufspreis belief sich auf 0,5 Mrd. €.

RECHTLICHE EINFLUSSFAKTOREN FÜR DAS GESCHÄFT

Auf das Geschäft der Volkswagen Gesellschaften wirken – wie auch bei anderen international tätigen Unternehmen – zahlreiche in- und ausländische Rechtsordnungen ein. Insbesondere handelt es sich dabei um entwicklungs-, produkt-, produktions- und vertriebsbezogene Vorschriften sowie um aufsichts-, datenschutz-, finanz-, gesellschafts-, handels-, kapitalmarkt-, kartell- und steuerrechtliche Regelungen als auch solche des Arbeits-, Banken-, Beihilfe-, Energie-, Umwelt- und Versicherungsrechts.

KONZERNERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Konzernerklärung zur Unternehmensführung ist in diesem Geschäftsbericht zu finden und auf unserer Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html dauerhaft zugänglich.

i ANTEILSBESITZ DER VOLKSWAGEN AG
https://www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/news-and-publications/Financial_Statements.html

i KONZERNERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG
www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html

Übernahmerechtliche Angaben

Dieses Kapitel enthält die übernahmerechtlichen Angaben des Volkswagen Konzerns gemäß §§ 289a und 315a HGB.

KAPITALVERHÄLTNISSE

Das Grundkapital der Volkswagen AG belief sich am 31. Dezember 2020 auf 1.283.315.873,28 (1.283.315.873,28) €. Es setzte sich aus 295.089.818 Stamm- und 206.205.445 Vorzugsaktien zusammen. Der Anteil einer Aktie am Grundkapital beträgt 2,56 €.

AKTIONÄRSRECHTE UND -PFLICHTEN

Mit dem Besitz der Aktien sind Vermögens- und Verwaltungsrechte verbunden. Die Vermögensrechte umfassen vor allem das Recht der Aktionäre auf Teilhabe am Gewinn (§ 58 Abs. 4 AktG) und an einem Liquidationserlös (§ 271 AktG) sowie das Bezugsrecht auf Aktien bei Kapitalerhöhungen (§ 186 AktG), das die Hauptversammlung, gegebenenfalls mit Zustimmung der gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionäre, ausschließen kann. Zu den Verwaltungsrechten zählen das Recht, an der Hauptversammlung teilzunehmen, dort zu reden, Fragen und Anträge zu stellen sowie das Stimmrecht auszuüben. Aktionäre können diese Rechte insbesondere mittels Auskunfts- und Anfechtungsklagen durchsetzen.

Jede Stammaktie gewährt in der Hauptversammlung eine Stimme. Die Hauptversammlung wählt die von ihr zu bestellenden Mitglieder des Aufsichtsrats sowie den Abschlussprüfer und entscheidet insbesondere über die Gewinnverwendung, die Entlastung der Vorstands- und Aufsichtsratsmitglieder, Änderungen der Satzung der Volkswagen AG und Kapitalmaßnahmen, Ermächtigungen zum Erwerb eigener Aktien sowie gegebenenfalls über die Durchführung einer Sonderprüfung, eine vorzeitige Abberufung der von der Hauptversammlung gewählten Mitglieder des Aufsichtsrats und die Auflösung der Gesellschaft.

Den Vorzugsaktionären steht in der Regel kein Stimmrecht zu. Soweit ihnen jedoch nach dem Gesetz ausnahmsweise ein Stimmrecht zwingend zusteht (zum Beispiel bei Ausfall des Vorzugsbetrags in einem Jahr und nicht vollständiger Nachzahlung im folgenden Jahr), gewährt auch jede Vorzugsaktie eine Stimme in der Hauptversammlung. Darüber hinaus sind die Vorzugsaktien mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien ausgestattet (weitere Einzelheiten dieses Rechts auf Vorzugs- und Mehrdividende ergeben sich aus § 27 Abs. 2 der Satzung der Volkswagen AG).

Das Gesetz über die Überführung der Anteilsrechte an der Volkswagenwerk Gesellschaft mit beschränkter Haftung in private Hand vom 21. Juli 1960 (VW-Gesetz) in der Fassung vom 30. Juli 2009 enthält verschiedene vom Aktiengesetz abweichende Regelungen, unter anderem zur Vertretung bei der Stimmrechtsausübung (§ 3 VW-Gesetz) und zu Mehrheitserfordernissen bei der Beschlussfassung durch die Hauptversammlung (§ 4 Abs. 3 VW-Gesetz).

Nach der Satzung der Volkswagen AG (§ 11 Abs. 1) ist das Land Niedersachsen berechtigt, zwei Mitglieder in den Aufsichtsrat der Volkswagen AG zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15 % der Stammaktien der Volkswagen AG hält. Außerdem bedürfen Beschlüsse der Hauptversammlung, für die nach gesetzlichen Vorschriften eine qualifizierte Mehrheit erforderlich ist, auch unabhängig vom VW-Gesetz einer Mehrheit von mehr als vier Fünfteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals (§ 25 Abs. 2).

BETEILIGUNGEN AM KAPITAL, DIE 10 % DER STIMMRECHTE ÜBERSCHREITEN

Die Beteiligungen an der Volkswagen AG, die 10 % der Stimmrechte überschreiten, haben wir im Anhang zum Jahresabschluss der Volkswagen AG aufgeführt, der auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations.html abrufbar ist. Unter der gleichen Adresse sind auch die aktuellen Stimmrechtsmitteilungen gemäß WpHG veröffentlicht.

BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS

Der Aufsichtsrat setzt sich aus 20 Mitgliedern zusammen und besteht zur Hälfte aus Vertretern der Anteilseigner. Das Land Niedersachsen ist nach § 11 Abs. 1 der Satzung der Volkswagen AG berechtigt, zwei dieser Anteilseignervertreter zu entsenden, solange es unmittelbar oder mittelbar mindestens 15 % der Stammaktien der Gesellschaft hält. Die übrigen Vertreter der Anteilseigner im Aufsichtsrat werden von der Hauptversammlung gewählt.

Die andere Hälfte des Aufsichtsrats besteht aus Vertretern der Arbeitnehmer. Diese werden nach dem Mitbestimmungsgesetz von den Arbeitnehmern gewählt. Insgesamt sieben dieser Arbeitnehmervertreter sind von der Belegschaft zu wählende Beschäftigte des Unternehmens; die anderen drei Arbeitnehmervertreter sind von der Belegschaft gewählte Gewerkschaftsvertreter.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats ist in der Regel ein Vertreter der Anteilseigner, den der Aufsichtsrat aus seiner Mitte gewählt hat. Der Aufsichtsratsvorsitzende hat unter den Bedingungen des Mitbestimmungsgesetzes bei Stimmengleichheit im Aufsichtsrat letztlich zwei Stimmen.

Die Ziele für die Zusammensetzung des Aufsichtsrats und Informationen zur personellen Besetzung sind in der Konzernerklärung zur Unternehmensführung beschrieben.

GESETZLICHE VORSCHRIFTEN UND BESTIMMUNGEN DER SATZUNG ÜBER DIE ERNENNUNG UND ABBERUFUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS UND ÜBER DIE ÄNDERUNG DER SATZUNG

Die Bestellung und die Abberufung von Mitgliedern des Vorstands sind in §§ 84 und 85 AktG geregelt. Danach werden Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat für höchstens fünf Jahre bestellt. Wiederholte Bestellungen oder Verlängerungen der Amtszeit, jeweils für höchstens fünf Jahre, sind zulässig. Ergänzend hierzu bestimmt die Satzung der Volkswagen AG in § 6, dass die Zahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat festgesetzt wird und dass der Vorstand aus mindestens drei Personen bestehen muss.

Die Hauptversammlung entscheidet über Satzungsänderungen (§ 119 Abs. 1 AktG). Nach § 4 Abs. 3 des VW-Gesetzes in der Fassung vom 30. Juli 2009 und § 25 Abs. 2 der Satzung der Volkswagen AG bedürfen Beschlüsse der Hauptversammlung zur Änderung der Satzung einer Mehrheit von mehr als vier Fünfteln des bei der Beschlussfassung vertretenen Grundkapitals.

BEFUGNISSE DES VORSTANDS, INSBESONDERE ZUR AUSGABE NEUER AKTIEN UND ZUM RÜCKERWERB EIGENER AKTIEN

Nach den aktienrechtlichen Vorschriften kann die Hauptversammlung den Vorstand für höchstens fünf Jahre ermächtigen, neue Aktien auszugeben. Sie kann ihn auch für höchstens fünf Jahre dazu ermächtigen, Schuldverschreibungen zu begeben, aufgrund derer neue Aktien auszugeben sind. Inwiefern dabei den Aktionären ein Bezugsrecht auf die neuen Aktien oder die Schuldverschreibungen zu gewähren ist, entscheidet ebenfalls die Hauptversammlung. Das für diese Zwecke höchstens zur Verfügung stehende genehmigte beziehungsweise bedingte Kapital ergibt sich aus der jeweils gültigen Fassung des § 4 der Satzung der Volkswagen AG.

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 14. Mai 2019 wurde beschlossen, den Vorstand zu ermächtigen, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 13. Mai 2024 einmalig oder mehrmals insgesamt um bis zu 179,2 Mio. € (das entspricht 70 Mio. Aktien) durch Ausgabe neuer stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Geldeinlage zu erhöhen.

Weitere Einzelheiten zur Möglichkeit der Ausgabe neuer Aktien und zu deren Verwendungsmöglichkeiten sind im Anhang des Konzernabschlusses dargestellt.

WESENTLICHE VEREINBARUNGEN DES MUTTERUNTERNEHMENS IM FALLE EINES KONTROLLWECHSELS INFOLGE EINES ÜBERNAHMEANGEBOTS

Ein Bankenkonsortium hat der Volkswagen AG am Ende des Geschäftsjahres 2019 eine syndizierte Kreditlinie über 10,0 Mrd. € eingeräumt, die derzeit bis Dezember 2025 läuft. Den Mitgliedern des Konsortiums wurde mit der neuen Kreditlinie das Recht gewährt, ihren Anteil an der syndizierten Kreditlinie in zwei Fällen zu kündigen. Zum einen besteht ein Kündigungsrecht, wenn eine Person oder mehrere gemeinsam handelnde Personen, die zum Datum dieser Vereinbarung die Kontrolle über das Unternehmen ausübt beziehungsweise ausüben, das rechtliche oder wirtschaftliche Eigentum an Aktien, die zusammen mehr als 90% der Stimmrechte am Unternehmen ausmachen, hält beziehungsweise halten. Zum anderen besteht ein weiteres Kündigungsrecht, wenn eine Person oder mehrere gemeinsam handelnde Personen, die zum Datum dieser Vereinbarung keine Kontrolle über das Unternehmen ausübt beziehungsweise ausüben, die Kontrolle über das Unternehmen übernimmt beziehungsweise übernehmen. Dieses Kündigungsrecht besteht jedoch nicht, wenn ein Aktionär oder mehrere Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE oder eine oder mehrere juristische Personen der Familien Porsche oder Piëch unmittelbar oder mittelbar die Kontrolle über das Unternehmen erwirbt beziehungsweise erwerben.

Im Januar 2019 hat die Volkswagen AG mit der Ford Motor Company einen Kooperations-Rahmenvertrag geschlossen. Dieser Vertrag enthält grundlegende Bestimmungen, die auch für die weiteren, einschließlich der im Geschäftsjahr 2020 zwischen den Parteien geschlossenen Kooperationsvereinbarungen gelten sollen. Hierzu gehört auch die im Januar 2019 geschlossene Vereinbarung über die Entwicklung der nächsten Amarok-Generation. Der Kooperations-Rahmenvertrag sieht ein Recht zur fristlosen Kündigung im Fall eines Kontrollwechsels bei der jeweils anderen Partei vor. Ein Kontrollwechsel wurde definiert als eine Veränderung, die über 50% des stimmberechtigten Kapitals einer der Gesellschaften betrifft, oder eine Veränderung in der Möglichkeit zur direkten oder indirekten Ausübung der Kontrolle der Geschäftsführung eines Unternehmens durch seine Entscheidungsgremien. Das Recht zur Kündigung muss durch das Unternehmen innerhalb von 90 Tagen nach Kenntniserlangung eines Kontrollwechsels ausgeübt werden.

Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr 2020 verzeichnete die Weltwirtschaft bedingt durch die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie ein negatives Wachstum. Die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen lag unter dem Niveau des Vorjahres. Der Volkswagen Konzern lieferte unter diesen herausfordernden Bedingungen 9,3 Millionen Fahrzeuge an Kunden aus.

WELTWEITE AUSBREITUNG DES CORONAVIRUS (SARS-COV-2)

Ende 2019 wurden in Wuhan, in der chinesischen Provinz Hubei erste Fälle einer Atemwegserkrankung mit teilweise tödlichem Verlauf bekannt, die auf ein neuartiges Virus aus der Familie der Coronaviren zurückzuführen ist. Ab Mitte Januar 2020 traten auch Infektionen außerhalb Chinas auf. In Europa stieg die Zahl der infizierten Personen im Verlauf des Februars und insbesondere im März und im April 2020 laufend an. Während dort im weiteren Verlauf des zweiten Quartals 2020 vielerorts rückläufige Neuinfektionen verzeichnet wurden, erhöhte sich die Dynamik in Nord-, Mittel- und Südamerika, in Afrika sowie in Teilen Asiens. Im zweiten Quartal wurden vor allem in Europa viele der zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie ergriffenen Maßnahmen sukzessive wieder gelockert. Dazu gehörten unter anderem die teilweise Aufhebung von Grenzkontrollen und Reisebeschränkungen, die Reduzierung von Ausgangsbeschränkungen sowie erweiterte Öffnungen von Geschäften und öffentlichen Einrichtungen. Zudem wurden von der Kommission der Europäischen Union sowie von zahlreichen Regierungen in Europa Hilfspakete zur Unterstützung der Wirtschaft verabschiedet. Auch in anderen Regionen wurden von den Regierungen konjunkturstützende Maßnahmen eingeleitet, um den massiven Beeinträchtigungen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens infolge der Covid-19-Pandemie entgegenzuwirken. Während des dritten und insbesondere im Verlauf des vierten Quartals 2020 war außerhalb Chinas weltweit vielerorts ein erneuter, teilweise sehr dynamischer Anstieg der Neuinfektionen zu verzeichnen, so dass zuvor eingeleitete Lockerungen situationsbezogen wieder zurückgenommen wurden.

Über das gesamte Jahr 2020 hinweg brachte die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 massive Beeinträchtigungen in sämtlichen Bereichen des gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Lebens mit sich.

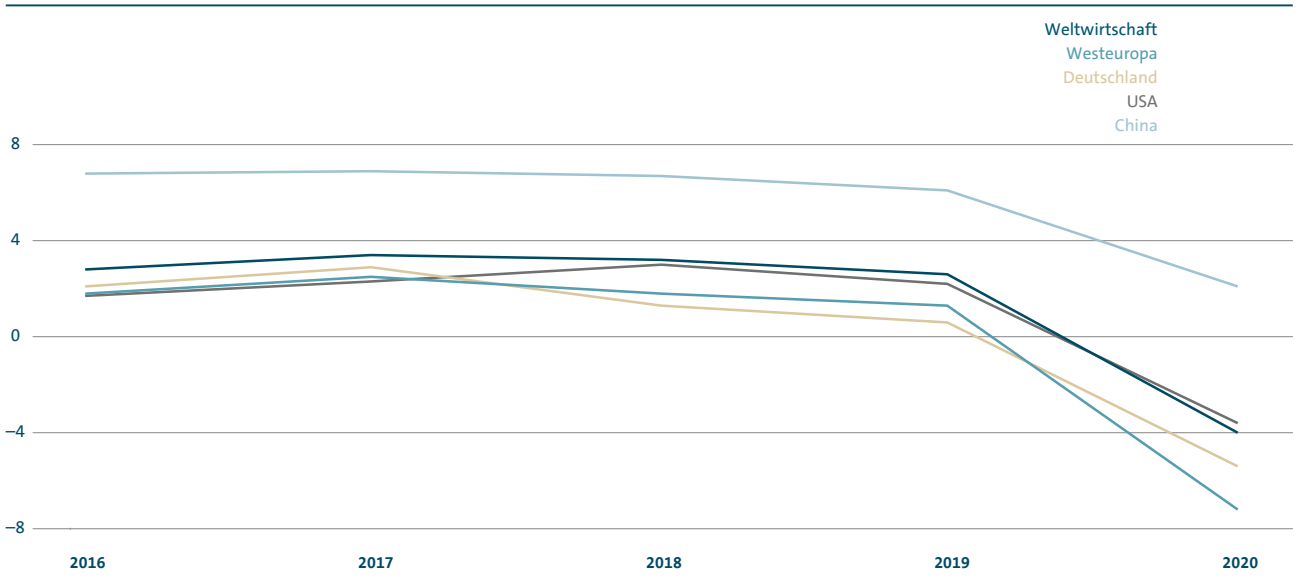
ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Bedingt durch die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2, die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen und die daraus resultierenden Einschnitte auf der Nachfrage- und Angebotsseite verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2020 ein negatives Wachstum von −4,0 (2,6) %. Die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) lag sowohl bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch bei den Schwellenländern weit unter dem Wert des Vorjahres. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung innerhalb des Berichtszeitraums davon abhängig, inwieweit die Covid-19-Pandemie ihre negativen Auswirkungen jeweils entfaltete. Die Regierungen und Notenbanken zahlreicher Länder haben zum Teil mit erheblichen fiskal- und geldpolitischen Maßnahmen reagiert. Entsprechend verringerte sich das bereits vergleichsweise niedrige Zinsniveau. Deutlich sanken die Preise für Energierohstoffe, während die Preise für sonstige Rohstoffe im Durchschnitt gegenüber dem Vorjahreszeitraum leicht zunahmen. Im weltweiten Durchschnitt stiegen die Verbraucherpreise langsamer an als im Jahr 2019, der globale Güterhandel ging im Berichtszeitraum zurück.

Europa/Übrige Märkte

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Jahr 2020 mit −7,2 (1,3) % insgesamt ein stark rückläufiges Wachstum. Diese Entwicklung war bei nahezu allen nord- und südeuropäischen Ländern zu beobachten. Für erhebliche Einschnitte sorgten die Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie, unter anderem durch Grenzschließungen und physische Distanzierung, welche in einigen Staaten sowohl das gesellschaftliche Leben massiv einschränkten als auch die Wirtschaft folgenschwer belasteten. Zwischenzeitlich nahmen die Regierungen vieler Länder dieser Region die Einschränkungen zum Teil wieder zurück, was zu einer schrittweisen wirtschaftlichen Erholung führte.

WIRTSCHAFTSWACHSTUM
BIP-Veränderung in Prozent



Aufgrund der in vielen Ländern im weiteren Jahresverlauf wieder steigenden Fallzahlen wurden einige dieser Maßnahmen erneut verschärft oder zumindest weiterhin aufrechterhalten. Für Unsicherheit sorgte im Geschäftsjahr 2020 darüber hinaus der ungewisse Ausgang der Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus der Europäischen Union (EU) und die damit verbundenen Fragen nach der künftigen Ausgestaltung der Beziehungen.

In den Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas verringerte sich das reale absolute BIP im Jahr 2020 mit –3,7 (2,5) % deutlich. Dabei sank die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa um –3,4 (2,9) % und in Osteuropa um –4,0 (2,0) %. Diese Entwicklung war ebenfalls in Russland zu beobachten: Die Wirtschaftsleistung der größten Volkswirtschaft Osteuropas schrumpfte um –4,1 (1,3) %.

In der Türkei konnte sich die Erholung aus dem ersten Quartal nicht fortsetzen – die Wachstumsrate des BIP ging im Gesamtjahr 2020 auf 0,2 (1,0) % zurück, blieb aber positiv. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen im Berichtszeitraum mit –7,3 (0,2) % eine stark rückläufige Entwicklung des BIP auf.

Deutschland

Deutschlands Wirtschaftsleistung verzeichnete im Berichtsjahr mit –5,3 (0,6) % eine deutlich negative Wachstumsrate. Bei einer zum Jahresbeginn noch guten Lage am Arbeitsmarkt ist im Verlauf des Jahres eine Vielzahl von Betrieben pandemiebedingt in Kurzarbeit gegangen. Im Zuge der zwischenzeitlichen Lockerungen im gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bereich sowie der von der Regierung beschlossenen Hilfsmaßnahmen verbesserte sich das Vertrauen der Verbraucher und der Unternehmen im Jahresverlauf zwar, erreichte aber nur vereinzelt das jeweilige Niveau der Vorjahre.

Nordamerika

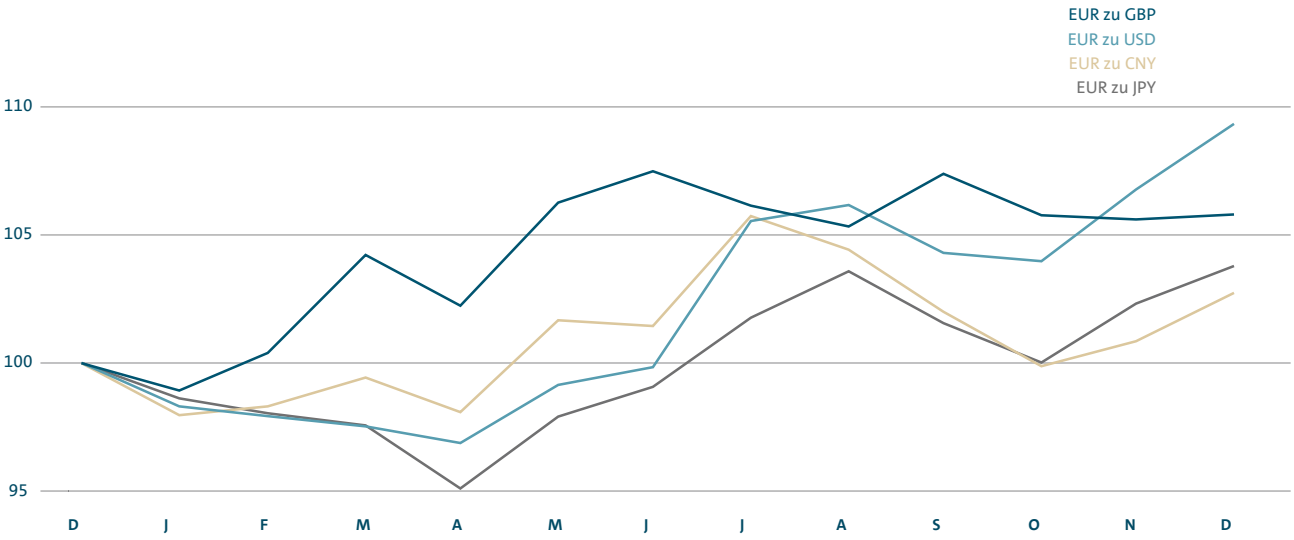
Das Wachstum der US-amerikanischen Wirtschaftsleistung ging bei einem dynamischen Infektionsgeschehen innerhalb des Berichtsjahres um –3,6 (2,2) % zurück. Zur Stärkung der Wirtschaft vor dem Hintergrund der Beeinträchtigungen durch die Covid-19-Pandemie beschloss die US-Regierung umfangreiche Förderpakete. Die US-Notenbank unternahm neben weiteren wirtschaftsstützenden Maßnahmen zwei Zinssenkungen. Die wöchentlichen Erstanträge auf Arbeitslosenunterstützung stiegen um mehrere Millionen an und blieben bei einer rückläufigen Entwicklung auf vergleichsweise hohem Niveau. Dies schlug sich entsprechend auf die Arbeitslosenquote nieder, die sich im Berichtszeitraum im Vergleich zum Vorjahr mit 8,1 (3,7) % mehr als verdoppelte. Im Nachbarstaat Kanada sank das BIP um –5,7 (1,9) % und in Mexiko um –9,0 (0,0) %.

Südamerika

Die Wirtschaft Brasiliens verbuchte in 2020 im Zuge einer hohen Dynamik der Covid-19-Pandemie einen Rückgang um –4,6 (1,4) %. In Argentinien setzte sich die rezessive Wirtschaftsentwicklung mit –11,1 (–2,1) % gegenüber dem Vorjahr verstärkt fort bei anhaltend hoher Inflation und gleichzeitig erheblicher Abwertung der lokalen Währung.

DEVISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2019 BIS DEZEMBER 2020

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2019 = 100



Asien-Pazifik

Die chinesische Wirtschaft, die den negativen Effekten der Covid-19-Pandemie bereits früher als andere Volkswirtschaften ausgesetzt war und im weiteren Jahresverlauf 2020 von einer relativ geringen Zahl an Neuinfektionen profitierte, verzeichnete positive Wachstumsraten ab dem zweiten Quartal und wuchs insgesamt um 2,1 (6,1)%. Indien registrierte bei verhältnismäßig hohen Infektionszahlen mit −8,9 (4,2)% ein stark rückläufiges Wachstum. Japan verzeichnete bedingt durch die negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine negative Entwicklung von −5,4 (0,3)%.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Im Geschäftsjahr 2020 fiel das globale Pkw-Marktvolumen mit 67,7 Mio. Einheiten aufgrund der Covid-19-Pandemie signifikant unter das Niveau des Vorjahres (−15,2%). Dies war auf Jahresbasis der dritte Rückgang in Folge. Von diesem Einbruch waren alle Regionen betroffen. Überdurchschnittliche Einbußen verzeichneten dabei die Gesamtmärkte Westeuropa, Südamerika und Afrika, während in Asien-Pazifik sowie Nahost der prozentuale Rückgang im Vergleich dazu geringer ausfiel.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr signifikant unter dem Vorjahresniveau.

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden wesentlich durch fiskalpolitische Maßnahmen beeinflusst, die im abgelaufenen Geschäftsjahr maßgeblich zur uneinheitlichen Absatzentwicklung in den Märkten beigetragen haben. Zu diesen Maßnahmen zählten Steuersenkungen oder -erhöhungen, Förderprogramme und Kaufprämien sowie Importzölle.

Nichttarifäre Handelshemmnisse zum Schutz der jeweiligen heimischen Automobilindustrie erschwerten darüber hinaus den Austausch von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa verfehlte die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Berichtsjahr mit 10,9 Mio. Fahrzeugen um −24,5% das Vorjahresniveau erheblich. Die negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 waren bereits ab dem letzten Drittel des ersten Quartals in allen Ländern der Region spürbar. Nach dem drastischen Rückgang zu Beginn des zweiten Quartals kam es in den folgenden Monaten zu einer Erholung, bei der zum Ende des dritten Quartals sogar der Vorjahreswert erreicht wurde. Im vierten Quartal 2020 kam es zu einer Seitwärtsbewegung des Marktes, bei der das Vorjahresniveau spürbar verfehlt wurde. In den größten Einzelmärkten entwickelten sich die Neuzulassungen mit ähnlichen Ausprägungen rückläufig und lagen am Jahresende im Minus: Frankreich (−25,4%), Italien (−27,9%), Großbritannien (−29,4%) und Spanien (−32,1%).

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen fiel in Westeuropa im Wesentlichen pandemiebedingt signifikant unter den Wert des Vorjahres.

In der Region Zentral- und Osteuropa wies das Pkw-Marktvolumen im Geschäftsjahr 2020 mit 2,8 Mio. Fahrzeugen ein Minus von 15,9% gegenüber dem Vorjahr auf.

Nach dem Einbruch im zweiten und der Erholung im dritten Quartal verharrte das Neuzulassungsvolumen im vierten Quartal auf dem erreichten Niveau, wobei das Vorjahr moderat unterschritten wurde. Die Nachfrage entwickelte sich im Berichtszeitraum in den einzelnen Märkten unterschiedlich. In Zentraleuropa nahm die Zahl der Neuzulassungen mit einem Rückgang um 23,3 % auf 1,1 Mio. Einheiten erheblich ab. Im Vergleich dazu fiel der Rückgang der Pkw-Verkäufe in Osteuropa (–10,1 %), insbesondere wegen einer geringeren Nachfrageabschwächung in Russland (–8,8 %), schwächer aus.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag signifikant unter dem Vorjahresniveau. Dabei war in Russland die Zahl der verkauften Fahrzeuge im Berichtsjahr ebenfalls signifikant niedriger als im Vorjahr.

Das Pkw-Marktvolumen in der Türkei lag im Berichtszeitraum mit 0,6 Mio. Einheiten um mehr als 50 % über dem sehr geringen Vorjahresniveau. Begünstigt wurde der Anstieg vor allem vom hohen Zuwachs im dritten Quartal 2020. In Südafrika blieb die Zahl der Pkw-Neuzulassungen pandemiebedingt stark unter dem vergleichsweise schwachen Wert des Vorjahres (–30,4 %).

Deutschland

Im Geschäftsjahr 2020 verfehlte die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland mit 2,9 Mio. Einheiten (–19,1 %) das hohe Niveau des Vorjahres signifikant. Verstärkt durch die Covid-19-Pandemie und die damit verbundenen negativen Auswirkungen fiel die Pkw-Nachfrage trotz einer temporären Mehrwertsteuersenkung sowie höherer Kaufprämien für Elektrofahrzeuge auf das geringste Niveau seit der deutschen Wiedervereinigung.

Aufgrund der pandemiebedingten Zwangspausen und der Nachfrageschwäche wichtiger Auslandsmärkte blieben die Inlandsproduktion und der Export im Berichtszeitraum erneut hinter den vergleichbaren Vorjahreswerten zurück: Die Pkw-Produktion reduzierte sich um –24,6 % auf 3,5 Mio. Fahrzeuge, insbesondere wegen der um –24,1 % auf 2,6 Mio. Einheiten gesunkenen Pkw-Ausfuhren.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland war im Berichtsjahr deutlich geringer als 2019.

Nordamerika

In Nordamerika gingen die Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Geschäftsjahr 2020 mit 17,1 Mio. Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahreswert signifikant zurück (–15,9 %). Die negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie waren auch in dieser Region deutlich spürbar. Nach einem drastischen Rückgang der Nachfrage zu Beginn des zweiten Quartals und einer stetigen Erholung in den folgenden Monaten – bis hin zur Erreichung des Vorjahresniveaus im September – verzeichnete die Region im letzten Quartal des Jahres 2020 eine volatile Entwicklung des Marktes, wobei im Dezember eine erneute Erholung einsetzte und das Vorjahresniveau übertroffen wurde. Das Marktvolumen in den USA blieb dabei mit 14,6 Mio. Einheiten (–14,5 %) deutlich unter dem Niveau des Jahres 2019. Von dem Rückgang waren neben dem Pkw-Segment (–28,3 %) auch die leichten Nutzfahrzeuge (–11,9 %) wie SUV- und Pickup-Modelle betroffen. Auf dem kanadischen Automobilmarkt beschleunigte die Covid-19-Pandemie den in 2018 begonnenen rückläufigen Trend im Berichtsjahr signifikant (–19,7 %). In Mexiko fielen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (–28,0 %) stark und verfehlten im vierten Jahr in Folge den Vorjahreswert.

Südamerika

In den Märkten der Region Südamerika war das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen 2020 – nach dem drastischen Rückgang im zweiten, einer kräftigen Erholung im dritten und einer Seitwärtsbewegung im vierten Quartal, wobei die Werte des Vorjahres nicht wieder erreicht wurden – mit 3,1 Mio. Einheiten stark rückläufig (–28,1 %). Die Region Südamerika verzeichnete die prozentual stärksten negativen Auswirkungen auf die Automobilmärkte. In Brasilien wurde die im Jahr 2017 begonnene Erholung der Automobilnachfrage im Berichtsjahr unterbrochen: Die Zahl der Neuzulassungen lag mit 2,0 Mio. Fahrzeugen (–26,7 %) stark unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Die Fahrzeugexporte aus brasilianischer Produktion verringerten sich erneut, und zwar um –24,3 % auf 324 Tsd. Einheiten. Auf dem argentinischen Markt wirkte sich die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 ebenfalls negativ auf die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus. Im Berichtsjahr 2020 reduzierten sich dort die Verkaufszahlen stark um –26,6 % auf 0,3 Mio. Einheiten.

Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik belasteten die Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 ebenfalls den Berichtszeitraum. Nach dem sehr starken Rückgang im ersten, der zügigen Erholung im zweiten und dem Wiedererreichen der Vorjahreswerte im dritten Quartal bewegte sich die Nachfrage im letzten Quartal 2020 moderat über dem Vorjahresniveau. Das Pkw-Marktvolumen lag mit 30,9 Mio. Einheiten (–9,6 %) spürbar unter dem Vorjahresniveau. Dies war auch auf die Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes zurückzuführen, der das Nachfragevolumen des Vorjahres aufgrund der Covid-19-Pandemie mit 19,9 Mio. Einheiten (–6,5 %) merklich verfehlte. Nach den drastischen Verlusten im ersten Quartal 2020 zeigten sich dort im weiteren Jahresverlauf klare Erholungstendenzen des Gesamtmarktes. In Indien gingen die Pkw-Verkäufe gegenüber dem Vorjahr um –17,3 % auf 2,3 Mio. Einheiten signifikant zurück. Auf dem japanischen Pkw-Markt wurden im Berichtszeitraum mit 3,8 Mio. Einheiten (–11,2 %) deutlich weniger Fahrzeuge nachgefragt als im Vorjahr, was neben der Covid-19-Pandemie

auch auf die erfolgte Mehrwertsteuererhöhung zum 1. Oktober 2019 zurückzuführen war.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik sank im Vergleich zum Vorjahr signifikant. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres merklich unterschritten. In Japan lag die Zahl neu zugelassener Fahrzeuge signifikant, in Indien drastisch unter dem Niveau des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t war im Geschäftsjahr 2020 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten bedingt durch die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 erheblich rückläufig gegenüber dem Vorjahr: 460 Tsd. Fahrzeuge wurden neu zugelassen (–20,1 %). Trotz anhaltender Unsicherheit infolge der Covid-19-Pandemie war im zweiten Halbjahr 2020 auf fast allen für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten eine Erholung gegenüber dem ersten Halbjahr zu verzeichnen.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag die Zahl der Neuzulassungen von Lkw mit insgesamt 273 Tsd. Fahrzeugen um –27,4 % stark unter dem Vorjahresniveau. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, wurde das Vorjahresniveau erheblich unterschritten. Der bereits erwartete Marktrückgang für 2020 wurde durch die Covid-19-Pandemie insbesondere im zweiten Quartal verstärkt. Auch der russische Markt verschlechterte sich spürbar aufgrund der Covid-19-Pandemie und den damit einhergehenden wirtschaftlichen Einbußen. Die Türkei verzeichnete mehr als eine Verdopplung der Neuzulassungen, im Vergleich zu einem allerdings sehr niedrigen Vorjahresniveau. Dagegen entwickelte sich der südafrikanische Markt signifikant rückläufig. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage pandemiebedingt deutlich unter dem Niveau des Vorjahres.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten lag die Nachfrage nach Bussen pandemiebedingt stark unter dem Vorjahresniveau. Zu dieser Entwicklung trugen alle wesentlichen Märkte innerhalb der EU27+3 bei, insbesondere der Reisebusmarkt kam nahezu zum Erliegen. Die Nachfrage in Brasilien lag sehr stark und in Mexiko um mehr als die Hälfte unter Vorjahr.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Der Marinemarkt zeigte sich im Jahr 2020 auf deutlich niedrigerem Niveau im Vergleich zum Vorjahr. Die geringere Nachfrage resultierte vorwiegend aus den globalen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie und den Unsicherheiten über zukünftige Emissionsregularien sowie im Bereich der Handelsschifffahrt aus den negativen Einflüssen der anhaltenden Handelsstreitigkeiten zwischen den USA und China. Im Marktbereich der Kreuzfahrtschiffe kam die Nachfrage, bedingt durch die angespannte Liquiditätssituation als Folge der Covid-19-Pandemie, nahezu zum Erliegen. Auch der in ähnlicher Weise durch Einnahmeausfälle betroffene Bereich der Passagierfähren war von einem Nachfragerückgang betroffen, der teilweise aus Projektverschiebungen resultierte. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich stabil. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten und der niedrige Ölpreis nahezu komplett die Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung. China, Südkorea und Japan waren weiterhin die dominierenden Schiffsbauländer mit einem Weltmarktanteil von rund 85 % gemessen an der Anzahl der Schiffe. Übergreifend war in allen Bereichen des Marinemarktes aufgrund des weiterhin niedrigen Marktvolumens ein anhaltend deutlicher Wettbewerb und damit verbunden ein starker Preisdruck spürbar.

Der Markt für Energieerzeugung konnte seine positive Entwicklung aufgrund der Covid-19-Pandemie im Jahr 2020 nicht fortsetzen und war insgesamt deutlich rückläufig. Die meisten Projekte wurden infolge der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und der pandemiebedingten Unsicherheiten verschoben und teilweise storniert. Aufgrund des Ölpreis-Verfalls und niedriger Equipmentpreise entwickelte sich eine kurzfristig steigende Nachfrage aus Entwicklungsländern nach HFO (Heavy Fuel Oil)-Bestandsmotoren. Gleichwohl hielt der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken weiterhin an. Es bestand nach wie vor ein hoher Bedarf an neuen Energielösungen wie Wasserstoff-, Batterie- oder Solartechnologien mit starker Tendenz hin zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit. Aufgrund der negativen Auswirkungen des Coronavirus SARS-CoV-2 nahmen die Lagerbestände im Berichtszeitraum zu, sodass der anhaltende Wettbewerbs- und Preisdruck verstärkt wurde.

Der Markt für Turbomaschinen hat sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr deutlich verschlechtert. Die Covid-19-Pandemie hatte eine verzögerte negative Auswirkung auf die Nachfrage nach Turbokompressoren in der Grundstoff-, Öl-, Gas- und Prozessindustrie und fiel, je nach Marktsegment und Region, unterschiedlich stark aus. Investitionen in Ölförderungsanlagen blieben trotz erheblicher, kurzfristiger Preisschwankungen auf Vorjahresniveau. Auch die Nachfrage nach Turbokompressoren für industrielle Gase konnte sich leicht unter dem Vorjahresniveau halten. Hingegen ging die Nachfrage in der Grundstoff- und Prozessindustrie erheblich zurück. Durch die Covid-19-Pandemie verzeichneten nahezu alle Regionen, außer China, tiefere Einbrüche in der Nachfrage im Vergleich zum Vorjahr. Das Dampf- und Gasturbinengeschäft war weiterhin geprägt durch Überkapazitäten bei

den Stromproduzenten. Zusätzlich hatten die pandemiebedingten Unsicherheiten sowie der anhaltende Wettbewerbs- und Preisdruck im Vergleich zum Vorjahreszeitraum einen erheblichen Rückgang der Nachfrage zur Folge.

Der After-Sales-Markt für Dieselmotoren entwickelte sich im Jahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt positiv und profitierte von einem weiter steigenden Interesse an langlaufenden Wartungsverträgen und Nachrüstungslösungen. Infolge der Covid-19-Pandemie ging die Nachfrage nach Standardprodukten jedoch zurück, und die Entscheidungen über investitionsintensive Umbauten verzögerten sich aufgrund von finanziellen Engpässen auf Seite der Kunden. Der After-Sales-Markt für Turbomaschinen brach nach der deutlichen Erholung im Vorjahr aufgrund der Covid-19-Pandemie in 2020 stark ein. Auch hier wurden aufgrund von finanziellen Engpässen investitionsintensive Umbauten verschoben beziehungsweise storniert.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobile Finanzdienstleistungen wurden im Jahr 2020 insbesondere in den ersten drei Monaten auf hohem Niveau nachgefragt, was unter anderem auf die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war. Gleichwohl übte die Covid-19-Pandemie im Berichtszeitraum in nahezu allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus. Insbesondere im zweiten Quartal 2020 waren die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie weltweit spürbar. Im dritten und vierten Quartal erholten sich die Märkte für automobile Finanzdienstleistungen teilweise.

Der europäische Pkw-Markt war vor allem im zweiten Quartal 2020 von der Covid-19-Pandemie geprägt, was im Berichtszeitraum insgesamt zu einem deutlichen Rückgang der Nachfrage im Automobilgeschäft geführt hat. In diesem anspruchsvollen Marktumfeld konnte der Anteil von Leasing- und Finanzierungsverträgen am Fahrzeugabsatz in den europäischen Märkten weiter ausgebaut werden, auch wenn die absoluten Zahlen der abgeschlossenen Verträge hinter dem Vorjahresergebnis zurückblieben. Integrierte Mobilitätsdienstleistungen, zum Beispiel Parken, Tanken und Laden, wurden verstärkt nachgefragt. Das Geschäft mit After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen sowie automobilbezogenen Versicherungen konnte im aktuellen Marktumfeld auf dem Vorjahresniveau gehalten werden.

In Deutschland führten die Herausforderungen der Covid-19-Pandemie dazu, dass die Zugänge an kreditfinanzierten und geleasten Neufahrzeugen im Jahr 2020 unter den Werten des Vorjahres lagen. Im Leasinggeschäft mit Einzelkunden setzte sich die in 2019 begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing weiter fort.

In Südafrika hat sich die Nachfrage nach Finanzierungs- und Versicherungsprodukten nach Rückgängen im ersten Halbjahr in der zweiten Jahreshälfte 2020 stabilisiert, lag aber im Berichtszeitraum unter dem Niveau des Vorjahres. Aufgrund niedriger Zinsen nahmen Barkäufe zu, auch fahrzeugfremde Darlehen wurden für den Fahrzeugkauf genutzt.

In der gesamten Region Nordamerika war durch die Covid-19-Pandemie ein Rückgang der Nachfrage nach Neuwagen zu verzeichnen. In den USA nahm die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen jedoch leicht zu; der Anteil an den Fahrzeugverkäufen stieg. Dabei war eine Verlagerung von Leasing- hin zu Finanzierungsverträgen zu beobachten sowie ein Anstieg im Gebrauchtwagenbereich. Auch in Kanada lag der Anteil an Leasing- und Finanzierungsverträgen im Geschäftsjahr 2020 über Vorjahresniveau. Absolut ging die Anzahl der Verträge aufgrund der geringeren Auslieferungen jedoch zurück. In Mexiko war sowohl für die absolute Anzahl an Finanzierungsverträgen sowie für den prozentualen Anteil eine rückläufige Entwicklung zu beobachten, was unter anderem auf das aktuell eingeschränkte Flottengeschäft zurückzuführen war.

In der Region Südamerika lag die Nachfrage nach Fahrzeugen und automobilen Finanzdienstleistungen im Berichtsjahr unter dem Vorjahr. Nach den pandemiebedingten Rückgängen im zweiten und dritten Quartal erholte sie sich zum Jahresende 2020. In Brasilien hat sich der Trend zum Flottengeschäft und zu Langzeitvermietungen weiter verstärkt; die Vertragszahlen der Langzeitvermietung übertrafen den Vorjahreswert. In einem schwierigen makroökonomischen Umfeld erwarben die Kunden in Argentinien ihre Fahrzeuge überwiegend in bar; die Nachfrage nach automobilen Finanzdienstleistungen ging im Vergleich zum Vorjahr zurück.

In China erholte sich der Pkw-Markt ab dem zweiten Quartal 2020 von der Covid-19-Pandemie. Die Lockerungen der Beschränkungen führten kontinuierlich zu ansteigenden Vertragsabschlüssen bei automobilbezogenen Finanzdienstleistungen, die insgesamt leicht oberhalb des Vorjahresniveaus lagen. In Japan waren die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie in Form eines schwächeren Neuwagenabsatzes und damit verbundenen Nachfragerückgängen bei Finanzierungs- und Leasingprodukten spürbar. In Indien lag die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen unter dem Vorjahr, zog aber im Jahresverlauf bei sich stabilisierenden Kreditzinssätzen im Neu- und Gebrauchtwagengeschäft wieder an.

Auch im Nutzfahrzeugbereich führte die Covid-19-Pandemie im Jahr 2020 zu erheblichen Rückgängen bei der Nachfrage nach Neu- und Gebrauchtfahrzeugen. In der Folge waren in Europa in gleichem Maße gesunkene Leasing- und Finanzierungsverträge zu verzeichnen, in Brasilien stieg jedoch die Penetrationsrate der Finanzprodukte.

NEUE KONZERNMODELLE IM JAHR 2020

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Kunden mit einem breiten Produktportfolio – vom Kleinwagen bis zum Supersportwagen bei den Pkw, vom Pickup bis zum schweren Lkw und Bus im Nutzfahrzeuggeschäft sowie Motorrädern –

in nahezu allen wesentlichen Segmenten und Karosserieformen die Möglichkeit, ein auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenes Fahrzeug auszuwählen. Im Geschäftsjahr 2020 haben wir dieses Angebot um weitere attraktive Fahrzeuge ergänzt, ein Schwerpunkt lag dabei auf der Elektromobilität.

Mit dem kompakten ID.3 brachte die Marke Volkswagen Pkw im abgelaufenen Geschäftsjahr das erste Fahrzeug auf Basis des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB) auf den Markt. Sie erweiterte ihr Angebot an Elektrofahrzeugen außerdem um den neuen ID.4, einen rein elektrisch angetriebenen SUV im urbanen Design. Die ersten Fahrzeuge aus der ID.-Familie bieten adäquate Reichweiten und zukunftsweisende Ausstattungen wie beispielsweise das Head-up Display mit Augmented Reality. Im Jahr 2020 startete zudem der neue Golf in der achten Generation durch, unter anderem mit seinen Derivaten Golf GTI, Golf R und Golf Variant. Der up!, der Tiguan und der Arteon erhielten Produktaufwertungen. Neu eingeführt wurden zudem das T-Roc Cabriolet und der Arteon Shooting Brake, der Exklusivität und Praktikabilität auf hohem Niveau verbindet. Erstmals kam auch ein R-Modell des Tiguan auf den Markt. Ihre Plug-in-Hybrid-Offensive rollte die Marke Volkswagen Pkw mit Derivaten des Golf und des Touareg weiter aus. In den USA erhielt der erfolgreiche Atlas ein Update, neu eingeführt wurde der Atlas Cross Sport. Auf dem südamerikanischen Markt kam neben sportlichen Versionen der Modelle Polo und Virtus das in Brasilien entwickelte SUV-Coupé Nivus auf die Straße. Auf dem chinesischen Markt bedienen die neuen Crossover-Versionen Tiguan X und Tayron X die steigende Nachfrage nach Lifestyle-Fahrzeugen. Neu eingeführt wurden zudem der Kompakt-SUV Tacqua und der nach regionalen Markt- und Kundenbedürfnissen konzeptionierte Siebensitzer-Van Viloran. Der CC und der Phideon erhielten Produktaufwertungen. Mit dem elektrifizierten Tharu sowie dem Tayron als Plug-in-Hybrid wurde die Elektrooffensive fortgesetzt. JETTA brachte den SUV VS7 auf den Markt.

Auch die Marke Audi erweiterte im Geschäftsjahr 2020 ihre Produktpalette um weitere rein elektrisch betriebene Fahrzeuge. So feierte der Audi e-tron Sportback mit neu interpretiertem Coupé-Design seinen Markteintritt. Die Palette der Plug-in-Hybridfahrzeuge wurde ebenfalls erweitert. Audi führte 2020 außerdem S-Modelle des Q7 und Q8 sowie erstmals auch der Elektrofahrzeuge e-tron und e-tron Sportback ein. Darüber hinaus kamen Nachfolgermodelle aus der bei den Kunden besonders beliebten A3-Baureihe auf den Markt. Die Modellreihen A5, Q2 und Q5 wurden einer Modellpflege unterzogen.

Anfang des Jahres 2020 startete der Citigo^{e} iV als reines E-Fahrzeug die Elektrifizierung des ŠKODA Portfolios. Außerdem feierten die Nachfolgermodelle der beliebten Octavia-Baureihe ihren Markteintritt. Sowohl als Limousine als auch als Combi sind der Octavia und der Superb nun auch als Plug-in-Hybride erhältlich. Daneben erhielt der Rapid in China und Russland eine Modellpflege.

Für die Marke SEAT gingen 2020 die Nachfolger des Leon und des Leon Sportstourer an den Start. Außerdem erweiterten sowohl die Marke SEAT als auch CUPRA ihr Sortiment um jeweils zwei Plug-in-Hybrid-Versionen des Leon. Der Ateca erhielt sowohl bei SEAT als auch bei CUPRA eine umfangreiche Produktpflege. Mit dem SUV-Coupé Formentor ergänzte CUPRA seine Modellpalette um das erste komplett eigenständige Modell.

Nach der Vorstellung des vollelektrischen Taycan im vorangegangenen Geschäftsjahr führte Porsche 2020 neue Taycan-Derivate einschließlich des Topmodells Turbo S ein. Zudem ging das Update des Panamera an den Start. Das Cayenne GTS Coupé rundet die Cayenne-Familie ab.

Im wachsenden SUV-Segment ging Bentley im Geschäftsjahr 2020 mit dem umfangreich aufgewerteten Bentayga an den Start. Der 2019 vorgestellte Nachfolger der Luxus-Limousine Flying Spur ist nun auch mit V8-Motor erhältlich. Ende 2020 war mit dem Continental GT Mulliner die luxuriöse Speerspitze der Modellreihe erhältlich.

Von der Marke Lamborghini ist seit 2020 der Huracán RWD mit Heckantrieb als aufgewertetes Modell EVO verfügbar.

Bugatti stellte 2020 den auf 40 Exemplare limitierten Hypersportwagen DIVO vor. Darüber hinaus feierte der neue Chiron Pur Sport seinen Markteintritt.

Die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge hat den Caddy komplett neu aufgelegt; er profitiert nun von den Technologien aus dem Modularen Querbaukasten MQB.

Scania beschritt 2020 einen Meilenstein in der Elektrifizierung der Marke: Für die Fahrzeuge der L- und P-Baureihe ist nun ein Plug-in-Hybridantrieb erhältlich, ein reiner Elektroantrieb für diese Modelle wurde vorgestellt.

MAN brachte den optisch und technisch überarbeiteten TGX auf die Straße, der für seine Zuverlässigkeit und Effizienz die Auszeichnung „International Truck of the Year 2021“ erhielt.

Ducati führte 2020 die neue Streetfighter V4 sowie modernisierte Modelle der Panigale V2 und V4, der Multistrada 1260S Grand Tour und der Diavel 1260S in den Markt ein. Die Icon Dark erweiterte die Scrambler-Modellfamilie.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2020 weltweit 9.305.372 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Der Rückgang um 15,2% oder 1.669.925 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr war nahezu ausschließlich auf die Covid-19-Pandemie und die weltweit ergriffenen Maßnahmen zu deren Eindämmung zurückzuführen. Sowohl die Verkaufszahlen im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge waren infolge des Absinkens der Nachfrage rückläufig. Die Grafik auf der übernächsten Seite veranschaulicht die Entwicklung der Auslieferungen in den Einzelmonaten und stellt einen Vergleich zum jeweiligen Vorjahresmonat her. Nachfolgend beschreiben wir die Entwicklung unserer Auslieferungen getrennt nach Pkw und Nutzfahrzeugen.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS[1]

	2020	2019	%
Pkw	9.115.185	10.733.077	–15,1
Nutzfahrzeuge	190.187	242.220	–21,5
Gesamt	**9.305.372**	**10.975.297**	**–15,2**

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

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

Der Volkswagen Konzern ist mit seinen Pkw-Marken auf allen relevanten Automobilmärkten der Welt vertreten. Zu den Wesentlichen gehören derzeit die Region Westeuropa sowie die Länder China, USA, Brasilien, Russland, Polen, Türkei und Mexiko.

Die weltweite Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern sank im Berichtsjahr unter den beeinträchtigenden Marktbedingungen, die aus der Unsicherheit und den weltweit ergriffenen Maßnahmen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie resultierten, gegenüber dem Vorjahr um 15,1% auf 9.115.185 Einheiten. Dabei zeigten sich im Zusammenhang mit der Pandemie sowohl zeitliche als auch geografisch unterschiedliche Effekte auf unsere Auslieferungen an Kunden. Nach teilweise drastischen Verlusten am Ende des ersten Quartals und zu Beginn des zweiten Quartals erholte sich die Nachfrage nach Konzernmodellen im weiteren Verlauf des Berichtsjahres bei schwächer werdenden Rückgängen. In nahezu allen Regionen registrierten wir eine gegenüber dem Vorjahr rückläufige Nachfrage. Die einzige Ausnahme bildete die Region Nahost vor allem aufgrund der positiven Entwicklung der Verkaufszahlen in der Türkei. Mit Ausnahme von Bentley erreichten die Marken des Volkswagen Konzerns ihre Vorjahreswerte nicht.

Positiv entwickelten sich die Verkäufe des Konzerns im Rahmen unserer Elektromobilitäts-Offensive: weltweit konnten wir 231.624 vollelektrische Fahrzeuge an Kunden übergeben – mehr als dreimal so viele wie 2019. Auch unsere Plug-in-Hybridmodelle erfreuten sich mit 190.644 Einheiten großer Beliebtheit bei den Kunden. Zu den erfolgreichsten vollelektrischen Fahrzeugen des Konzerns gehörten ID.3, e-Golf und e-up! der Marke Volkswagen Pkw, der Audi e-tron und der Porsche Taycan. Bei den Plug-in-Hybriden zählten der Passat und der Golf der Marke Volkswagen Pkw, der Audi Q5, der ŠKODA Superb und der Porsche Cayenne zu den beliebtesten Modellen.

Unser Pkw-Marktanteil stieg in einem signifikant rückläufigen Weltgesamtmarkt leicht auf 13,0 (12,9)%.

Die Tabelle am Ende dieses Abschnitts gibt einen Überblick über die Auslieferungen von Pkw an Kunden des Volkswagen Konzerns in den Regionen und den wichtigsten Einzelmärkten. In den folgenden Abschnitten erläutern wir, wie sich die Nachfrage nach Konzernmodellen in diesen Märkten und Regionen entwickelt hat.

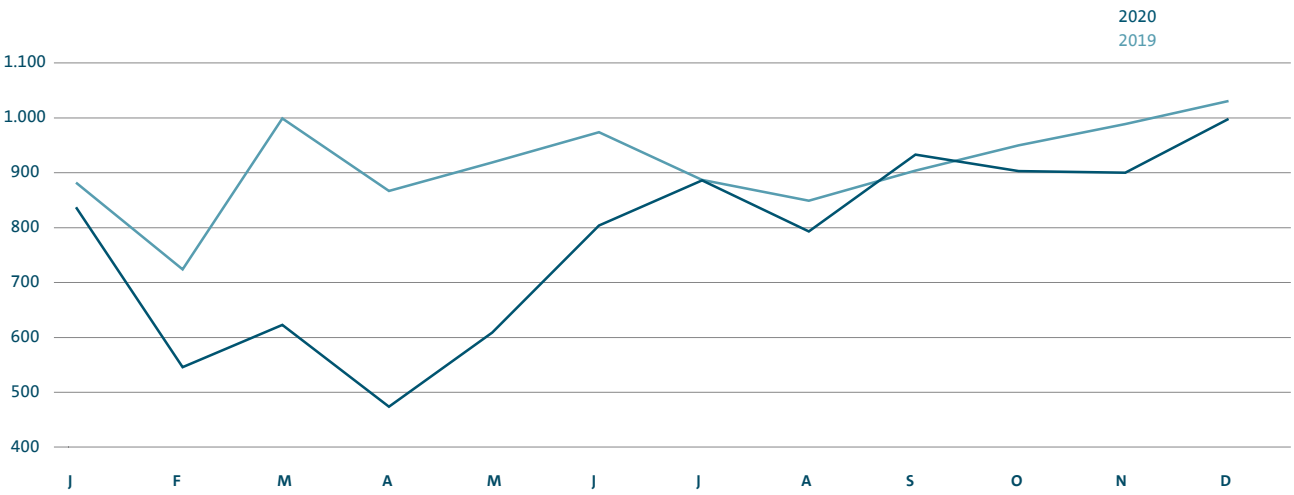
Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im Geschäftsjahr 2020 auf einem erheblich rückläufigen Gesamtmarkt 2.848.861 Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Das waren 21,5% weniger als im Vorjahr. Mit der zunehmenden Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und den zur Eindämmung ergriffenen Maßnahmen ging die Nachfrage nach Konzernfahrzeugen im Verlauf des ersten und zu Beginn des zweiten Quartals immer stärker zurück. In allen großen Einzelmärkten verlief der Rückgang der Nachfrage nach Konzernfahrzeugen in nahezu ähnlichen Ausprägungen. Gegen Ende des ersten Halbjahres schwächten sich die Rückgänge wieder ab und im zweiten Halbjahr lag die Nachfrage nach Konzernfahrzeugen in einzelnen Märkten auf Monatsbasis bereits wieder über dem jeweiligen Vorjahreswert. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Golf, Polo, T-Roc und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw. Zudem waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle T-Cross der Marke Volkswagen Pkw, der Q3 Sportback, der Q7 und der e-tron der Marke Audi, der Scala und der Kamiq der Marke ŠKODA, der Mii electric der Marke SEAT sowie Porsche Cayenne Coupé und Porsche Taycan bei den Kunden sehr beliebt. Im Berichtsjahr wurden unter anderem die Modelle up!, T-Roc Cabrio, Golf, Tiguan und Arteon Shooting Brake sowie die ersten rein elektrischen Serienmodelle ID.3 und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, die Audi Modelle A3 Limousine, A3 Sportback, A5 und e-tron Sportback, Citigo^{e} iV, Superb iV und Octavia der Marke ŠKODA, Leon, Leon Sportstourer und Ateca der Marke SEAT sowie der Caddy von Volkswagen Nutzfahrzeuge erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa erhöhte sich auf 23,7 (22,8)%.

In der Region Zentral- und Osteuropa ging die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Berichtsjahr mit 14,9% weniger stark zurück als im weltweiten Durchschnitt. Das war vor allem auf die Entwicklung der Auslieferungszahlen in Russland zurückzuführen, die das Vorjahresniveau nahezu erreichten. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten die Modelle T-Cross der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q3 Sportback, die ŠKODA Modelle Scala, Kamiq und Karoq sowie Porsche Cayenne Coupé. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa stieg auf 22,0 (21,5)%.

In der Türkei profitierte der Volkswagen Konzern weiterhin von den Nachholeffekten des Gesamtmarktes und steigerte 2020 die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr um 54,8%. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war die Passat Limousine der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem stark rückläufigen südafri-

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN
in Tsd. Fahrzeuge



kanischen Markt sank die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 28,9 %. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war weiterhin das dort am meisten verkaufte Konzernmodell.

Auslieferungen in Deutschland

In Deutschland lag die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern auf einem signifikant rückläufigen Gesamtmarkt im Jahr 2020 mit 1.065.811 Einheiten um 19,6 % unter dem Vorjahreswert. Der Rückgang war wie auf dem westeuropäischen Gesamtmarkt auf die negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 zurückzuführen. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle Golf und Passat Variant der Marke Volkswagen Pkw. Auch die im Laufe des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle T-Cross der Marke Volkswagen Pkw, der Q3 Sportback, der Q7 und der e-tron der Marke Audi, der Scala und der Kamiq der Marke ŠKODA, der Mii electric der Marke SEAT sowie Porsche Cayenne Coupé und Porsche Taycan waren bei den Kunden sehr gefragt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Touran, Passat, Porsche 911 und Caddy. Der Golf stand zudem weiter an der Spitze der in Deutschland am häufigsten zugelassenen Pkw.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika sank die Nachfrage nach Modellen aus dem Volkswagen Konzern im Berichtsjahr gegenüber dem Vorjahr um 17,3 % auf 784.299 Einheiten. Der Rückgang entsprach nahezu der Gesamtmarktentwicklung. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie traten in dieser Region mit zeitlicher Verzögerung auf und verstärkten sich zu Beginn des zweiten Quartals. Im weiteren Verlauf des Jahres schwächten sich die Rückgänge im Monatsvergleich wieder ab. Der Marktanteil des Konzerns lag bei 4,6 (4,7) %. Der Tiguan Allspace und der Jetta der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika.

Im Geschäftsjahr 2020 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem deutlich schwächeren US-amerikanischen Markt 12,1 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Die größten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem der Passat und der Arteon der Marke Volkswagen Pkw, Q3 und e-tron der Marke Audi sowie Porsche 911 Cabrio. Der Atlas und der Atlas Cross Sport der Marke Volkswagen Pkw, die Audi Modelle A4, A5, Q7 und e-tron Sportback sowie der Porsche Taycan und Cayenne Coupé wurden im Berichtsjahr erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

In Kanada ging die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 25,6 % zurück. Der Gesamtmarkt war während dieser Zeit weniger rückläufig. Erfreuliche Nachfragezuwächse verzeichnete insbesondere der Audi Q3.

Auf einem stark sinkenden Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir im Berichtsjahr 30,8 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus als ein Jahr zuvor. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Vento und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2020 ERFOLGREICHSTEN KONZERNMODELLFAMILIEN
in Tsd. Fahrzeuge

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem insgesamt stark rückläufigen südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge ging die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle im Geschäftsjahr 2020 gegenüber dem Vorjahr um 20,2% auf 440.326 Einheiten zurück. Die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie traten in dieser Region mit zeitlicher Verzögerung auf. Sie verstärkten sich mit Beginn des zweiten Quartals und schwächten sich im weiteren Jahresverlauf auf Monatsbasis wieder ab. Der Gol und der im Vorjahr neu in den Markt eingeführte T-Cross der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen auf. Das SUV-Coupé Nivus wurde im Berichtsjahr erfolgreich in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Südamerika stieg auf 14,1 (12,7)%.

Die Erholung des brasilianischen Marktes wurde durch den Ausbruch der Covid-19-Pandemie unterbrochen. Der Volkswagen Konzern lieferte dort im Vorjahresvergleich 20,0% weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders gefragt war – neben dem Gol und dem Polo – der neue T-Cross der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien fiel die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge im Jahr 2020 in einem stark rückläufigen Gesamtmarkt um 18,4% unter den Vorjahreswert. Die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen verzeichneten der Gol und der T-Cross der Marke Volkswagen Pkw sowie der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Im Geschäftsjahr 2020 verzeichnete der Volkswagen Konzern auf dem vor allem wegen der Covid-19-Pandemie spürbar rückläufigen Gesamtmarkt der Region Asien-Pazifik eine sinkende Nachfrage und übergab mit 4.110.782 Einheiten 9,1% weniger Fahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Der Marktanteil des Konzerns in Asien-Pazifik belief sich auf 13,2 (13,1)%.

China, der weltweit größte Einzelmarkt und langjährige Hauptwachstumsträger der Region Asien-Pazifik, war im abgelaufenen Geschäftsjahr vor allem wegen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 merklich schwächer. Der Volkswagen Konzern lieferte hier 9,1% weniger Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Nach dem sehr hohen Volumenrückgang im ersten Quartal verzeichneten wir in der Mehrzahl der folgenden Monate eine leichte Steigerung im Vergleich zum jeweiligen Vorjahreswert. Besonders gefragt waren die im Verlauf des Vorjahres neu oder als Nachfolger eingeführten Modelle T-Cross und Teramont X der Marke Volkswagen Pkw, VA3 und VS5 der Marke JETTA, Audi A6L und Audi Q8, ŠKODA Kamiq GT sowie Porsche Cayenne Coupé. Zudem verzeichneten der Tayron und der Tharu der Marke Volkswagen Pkw, Q2L, Q2L e-tron und Q5 der Marke Audi sowie der Porsche Panamera Limousine eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Die Modelle Tacqua, Golf, Tayron X, Tiguan X, CC, Viloran und Phideon der Marke Volkswagen Pkw, VS7 der Marke JETTA, Audi Q7 und Audi e-tron sowie ŠKODA Rapid wurden im Berichtsjahr erfolgreich neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem signifikant rückläufigen indischen Pkw-Markt registrierte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr eine gegenüber dem Vorjahr um 44,9 % schwächere Nachfrage. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw und der Rapid der Marke ŠKODA waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns.

In Japan reduzierte sich die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge auf einem deutlich schwächeren Gesamtmarkt im Geschäftsjahr 2020 im Vergleich zum Vorjahr um 15,6 %. Der T-Cross der Marke Volkswagen verzeichnete die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN[1]

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2020	2019	(%)
Europa/Übrige Märkte	**3.779.778**	**4.712.746**	**−19,8**
Westeuropa	**2.848.861**	**3.628.314**	**−21,5**
davon: Deutschland	1.065.811	1.324.942	−19,6
Frankreich	222.522	307.847	−27,7
Großbritannien	409.064	544.117	−24,8
Italien	239.167	310.944	−23,1
Spanien	213.700	305.494	−30,0
Zentral- und Osteuropa	**652.813**	**766.810**	**−14,9**
davon: Tschechische Republik	112.589	136.377	−17,4
Russland	221.811	223.454	−0,7
Polen	126.883	165.530	−23,3
Übrige Märkte	**278.104**	**317.622**	**−12,4**
davon: Türkei	121.129	78.251	+54,8
Südafrika	64.693	90.968	−28,9
Nordamerika	**784.299**	**948.275**	**−17,3**
davon: USA	574.822	654.118	−12,1
Kanada	83.531	112.247	−25,6
Mexiko	125.946	181.910	−30,8
Südamerika	**440.326**	**551.734**	**−20,2**
davon: Brasilien	336.773	420.880	−20,0
Argentinien	57.555	70.496	−18,4
Asien-Pazifik	**4.110.782**	**4.520.322**	**−9,1**
davon: China	3.844.679	4.228.841	−9,1
Indien	28.423	51.541	−44,9
Japan	66.935	79.268	−15,6
Weltweit	**9.115.185**	**10.733.077**	**−15,1**
Volkswagen Pkw	5.328.029	6.279.007	−15,1
Audi	1.692.773	1.845.573	−8,3
ŠKODA	1.004.816	1.242.767	−19,1
SEAT	427.035	574.078	−25,6
Bentley	11.206	11.006	+1,8
Lamborghini	7.430	8.205	−9,4
Porsche	272.162	280.800	−3,1
Bugatti	77	82	−6,1
Volkswagen Nutzfahrzeuge	371.657	491.559	−24,4

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

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

Im Zeitraum von Januar bis Dezember 2020 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 21,5% weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir 190.187 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 156.378 (–24,1%) Einheiten auf Lkw und 16.174 (–24,8%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE beliefen sich auf 17.635 (14.788) Fahrzeuge. Der Rückgang im Lkw- und Bus-Geschäft resultierte aus einem Einbruch unserer Kernmärkte, der sich durch die anhaltende Unsicherheit infolge der Covid-19-Pandemie verstärkt hat.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3), verringerten sich die Verkäufe gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 26,0% auf insgesamt 105.131 Einheiten; davon entfielen 81.727 auf Lkw und 6.098 auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 17.306 leichte Nutzfahrzeuge aus.

In Russland sanken die Verkäufe gegenüber dem Vorjahr um 16,2% auf 8.486 Einheiten; darunter waren 8.267 Lkw und 219 Busse.

Im Geschäftsjahr 2020 erhöhten sich die Auslieferungen in der Türkei auf 2.681 (707) Fahrzeuge. Davon entfielen 2.457 Einheiten auf Lkw und 99 Einheiten auf Busse sowie 125 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika verringerten sich die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 30,2% auf insgesamt 3.111 Fahrzeuge; davon entfielen 2.789 auf Lkw und 322 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken im Berichtsjahr auf 1.502 Fahrzeuge (–53,3%); die Fahrzeuge wurden nahezu ausschließlich in Mexiko an Kunden übergeben, darunter waren 1.110 Lkw und 392 Busse.

Die Auslieferungen in Südamerika sanken auf insgesamt 49.372 Einheiten (–13,1%); davon entfielen 42.283 auf Lkw und 7.089 auf Busse. Die Verkäufe in Brasilien sanken im Geschäftsjahr 2020 um 17,5%. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 35.738 Lkw und 5.117 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 11.420 Fahrzeuge, darunter 10.331 Lkw und 1.075 Busse – das waren insgesamt 14,4% weniger als im Vorjahr.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN NACH MÄRKTEN[1]

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2020	2019	(%)
Europa/Übrige Märkte	**127.893**	**168.831**	**–24,2**
davon: EU27+3	105.131	142.058	–26,0
davon: Deutschland	31.859	39.059	–18,4
Russland	8.486	10.123	–16,2
Türkei	2.681	707	x
Südafrika	3.111	4.455	–30,2
Nordamerika	**1.502**	**3.219**	**–53,3**
davon: Mexiko	1.498	3.218	–53,4
Südamerika	**49.372**	**56.826**	**–13,1**
davon: Brasilien	40.855	49.551	–17,5
Asien-Pazifik	**11.420**	**13.344**	**–14,4**
Weltweit	**190.187**	**242.220**	**–21,5**
Scania	72.085	99.457	–27,5
MAN	118.102	142.763	–17,3

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

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

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

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über zwei Drittel der gesamten Umsatzerlöse erzielten. Bis Oktober 2020 war hier das Geschäft von Renk enthalten.

AUFTRAGSEINGÄNGE IM SEGMENT PKW IN WESTEUROPA

Im Berichtsjahr sanken die Auftragseingänge in Westeuropa pandemiebedingt um 17,8 % gegenüber dem Vorjahr. Alle wesentlichen Märkte erreichten ihr Vorjahresniveau nicht. Die Rückgänge waren dabei unterschiedlich stark ausgeprägt: Während Deutschland deutlich unter dem Vorjahr lag, verfehlten Großbritannien, Frankreich, Italien und Spanien den Vergleichswert des Vorjahres signifikant bis stark.

AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Für mittelschwere und schwere Lkw, Busse sowie Nutzfahrzeuge der Transporterbaureihe MAN TGE lagen die Auftragseingänge mit 216.251 Fahrzeugen im Jahr 2020 um 4,8 % unter dem Vorjahreswert. Die Reduzierung resultierte sowohl aus den Lkw- als auch aus den Bus-Märkten. Der für 2020 bereits insgesamt erwartete Marktrückgang wurde durch die Unsicherheiten infolge der Covid-19-Pandemie insbesondere im zweiten Quartal 2020 verstärkt. Im Verlauf des zweiten Halbjahres 2020 war jedoch eine spürbare Erholung sichtbar.

AUFTRAGSEINGÄNGE IM SEGMENT POWER ENGINEERING

Das Geschäft im Segment Power Engineering wird langfristig vom makroökonomischen Umfeld bestimmt. Dabei führen einzelne Großaufträge zu Schwankungen im Auftragseingang, die im Jahresverlauf nicht mit diesen langfristigen Entwicklungen korrelieren.

Im Jahr 2020 beliefen sich die Auftragseingänge im Segment Power Engineering auf 3,4 (4,3) Mrd. €. In einem anhaltend schwierigen Marktumfeld erzielten Engines & Marine Systems und Turbomachinery über zwei Drittel des Auftragsvolumens. Bis Oktober 2020 war hier das Geschäft von Renk berücksichtigt.

Im Marinegeschäft wurden im Jahr 2020 beispielsweise 30 Dual-Fuel-Motoren in einem Projekt für fünf eisbrechende LNG-Tanker beauftragt. Im Kraftwerksgeschäft konnten Aufträge für 35 Motoren unterschiedlicher Typisierungen mit einer Gesamtleistung von 350 MW akquiriert werden. Im Bereich Turbomaschinen erhielten wir mehrere Aufträge für Kompressorstränge und schwimmende Produktions- und Lagerungseinheiten sowie zwei Engineeringaufträge für Kohlendioxid-Abscheidung und -Speicherung in der Nordsee.

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.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Geschäftsjahr 2020 beliebt, die Nachfrage war jedoch von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft lag mit weltweit 8,6 (9,3) Mio. Kontrakten unter dem Vorjahresniveau. Der Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen stieg auf 35,5 (34,5) %, da die Auslieferungen des Konzerns im Vergleich zu den Vertragsabschlüssen überproportional zurückgingen. Der Gesamtvertragsbestand war am 31. Dezember 2020 mit 24,1 Mio. Einheiten um 1,8 % höher als Ende 2019. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing stieg der Vertragsbestand um 1,2 % auf 11,9 Mio. Kontrakte, im Bereich Service/Versicherungen legte er um 2,4 % auf 12,2 Mio. Einheiten zu.

Das Finanzdienstleistungsgeschäft in Europa/Übrige Märkte war insbesondere im zweiten Quartal von der Covid-19-Pandemie beeinflusst. Die Zahl der unterzeichneten Neuverträge ging hier im Jahr 2020 um 9,4 % auf 6,3 Mio. Einheiten zurück. Die Penetrationsrate lag bei 50,1 (48,5) %. Der Gesamtvertragsbestand übertraf am Ende des Berichtsjahres mit 17,6 (17,5) Mio. Kontrakten leicht den Vergleichswert 2019. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,6 Mio. Verträge (–1,3 %), auf den Bereich Service/Versicherungen 10,0 Mio. Verträge (+2,3 %).

In Nordamerika war die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge mit 936 Tsd. Kontrakten um 2,1 % geringer als ein Jahr zuvor. Der Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns in Nordamerika lag bei 67,0 (59,3) %. Am 31. Dezember 2020 verzeichneten wir hier einen Vertragsbestand in Höhe von 3,1 Mio. Kontrakten; ein Plus von 2,2 % im Vergleich zum Vorjahr. Dem Bereich Kundenfinanzierung und Leasing waren 1,9 Mio. Verträge (+4,7 %), dem Bereich Service/Versicherungen 1,2 Mio. Verträge (–1,7 %) zuzuordnen.

Die Region Südamerika war vor allem im zweiten und dritten Quartal von der Covid-19-Pandemie betroffen. Die im Berichtsjahr neu abgeschlossenen Kontrakte gingen hier auf 318 (386) Tsd. Einheiten zurück. Die Penetrationsrate sank auf 32,7 (38,4) %. Der Gesamtvertragsbestand zum 31. Dezember 2020 erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 2,6 % auf 721 Tsd. Einheiten. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik, in dem sich das Coronavirus SARS-CoV-2 zuerst ausbreitete, nahmen die neuen Vertragsabschlüsse im abgelaufenen Geschäftsjahr um 5,3% auf 1,1 Mio. Einheiten zu. Der Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns belief sich auf 17,7 (15,5)%. Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des Berichtsjahres bei 2,6 Mio. Kontrakten; das waren 9,1% mehr als am 31. Dezember 2019. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing wuchs um 9,6% auf 1,9 Mio. Verträge, der Bereich Service/Versicherungen legte um 7,8% auf 0,7 Mio. Kontrakte zu.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Berichtsjahr ging der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation um 16,4% auf 9.156.612 Einheiten (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) zurück. Die Verringerung war im Wesentlichen begründet durch negative Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Die in diesem Zusammenhang anhaltende Verunsicherung sowie die zur Eindämmung der Pandemie eingeführten nationalen Maßnahmen, wie Mobilitätsbeschränkungen und Geschäftsschließungen, gingen mit einem Absinken der Kundennachfrage einher. Überdurchschnittliche Nachfragerückgänge waren vor allem in Europa, sowie Nord- und Südamerika zu verzeichnen. Insgesamt sank im Ausland das Absatzvolumen um 16,2%, im Inland fiel der Absatz um 17,8%. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Konzerns lag mit 12,1 (12,3)% unter dem des Jahres 2019.

Unsere meistverkauften Fahrzeuge im vergangenen Jahr waren Tiguan, Polo, Passat, Golf, Jetta, T-Cross und T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Den größten Absatzanstieg verzeichneten die Modelle e-up, T-Cross und Tharu der Marke Volkswagen Pkw, e-tron, A6 Limousine und Q3 Sportback der Marke Audi, der ŠKODA Rapid sowie der Bentley Flying Spur. Auch Porsche Taycan und Boxster erzielten eine hohe Zuwachsrate.

PRODUKTION

Aufgrund der getroffenen Maßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus SARS-CoV-2 sank die weltweite Produktion des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2020 um 17,8% auf 8.900.154 Fahrzeuge. Die Auswirkungen nationaler Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie führten zu einer Unterbrechung von Lieferketten und in der Folge zu Produktionsstopps im Volkswagen Konzern. An den Standorten in China erholten sich seit dem zweiten Quartal 2020 die Produktionszahlen gegenüber dem Vorjahr; bei unseren chinesischen Gemeinschaftsunternehmen wurden insgesamt 9,5% weniger Einheiten gefertigt als ein Jahr zuvor. Demgegenüber führten die zeitlich verzögerten Auswirkungen der Covid-19-Pandemie an den übrigen Standorten weltweit in den ersten drei Quartalen 2020 zu Rückgängen in der Produktion. Im Inland ging die Fertigung um 22,7% auf 1.633.239 Fahrzeuge zurück. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns sank auf 18,4 (19,5)%.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation unterschritt am Ende des Berichtszeitraums signifikant den Stand zum Jahresende 2019.

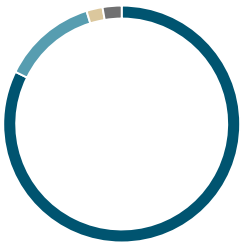
BELEGSCHAFT

Im Geschäftsjahr 2020 beschäftigte der Volkswagen Konzern einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen durchschnittlich 665.445 Mitarbeiter (–0,3%). Im Durchschnitt standen im Inland 295.133 Personen unter Vertrag; ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft lag mit 44,4 (44,1)% leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Zum 31. Dezember 2020 sank die Zahl der aktiven Mitarbeiter im Volkswagen Konzern um 1,3% auf 633.364. Darüber hinaus befanden sich 11.272 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit, und 17.939 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtsjahres blieb die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 662.575 Personen marktbedingt und aufgrund von nicht erfolgtem Fluktuationsersatz leicht unter dem Stand vom Jahresende 2019. Die Mitarbeiterzahl im Inland lag bei 294.510 Beschäftigten (–1,0%) und im Ausland bei 368.065 Beschäftigten (–1,5%).

MITARBEITER NACH BEREICHEN

Stand 31. Dezember 2020



Pkw	545.082
Nutzfahrzeuge	85.612
Power Engineering	14.782
Finanzdienstleistungen	17.099

Aktie und Anleihen

Die Kurse der Stamm- und der Vorzugsaktie der Volkswagen AG erholten sich nach den Kurseinbrüchen, ausgelöst durch die Covid-19-Pandemie, im Jahresverlauf wieder, lagen jedoch unter dem Wert zum Jahresende 2019. Zur Refinanzierung der E-Mobilität wurden erstmalig Green Bonds erfolgreich im Markt platziert.

AKTIENMÄRKTE UND KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AKTIEN

Nach den Kurseinbrüchen im ersten Quartal 2020 – ausgelöst durch die Covid-19-Pandemie mit ihren massiven negativen wirtschaftlichen Auswirkungen – setzte an den internationalen Aktienmärkten im zweiten Quartal eine teilweise kräftige Erholung ein. Viele Aktienmärkte verzeichneten Ende 2020 sogar Endstände über den Vorjahreswerten.

Der DAX lag um 3,5 % über dem Wert zum Jahresende 2019. Nach einem zunächst guten Start in das neue Geschäftsjahr mit einem Rekordhoch im Februar brachen die Notierungen mit zunehmender Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 kräftig ein. Ausgehend vom Tiefpunkt im März gewann der deutsche Leitindex dann wieder an Wert und hatte den Kurseinbruch im vierten Quartal aufgeholt. Wesentliche Treiber dieser Entwicklung waren die Konjunkturstimuli der Notenbanken und Regierungen in aller Welt und die damit verbundene Hoffnung auf eine schnellere Erholung der Weltwirtschaft. Im zweiten Halbjahr verlangsamte sich die Aufwärtsbewegung und die Auswirkungen der zweiten Infektionswelle belasteten die Kursentwicklung, während die Hoffnung auf einen Impfstoff positiven Einfluss hatte.

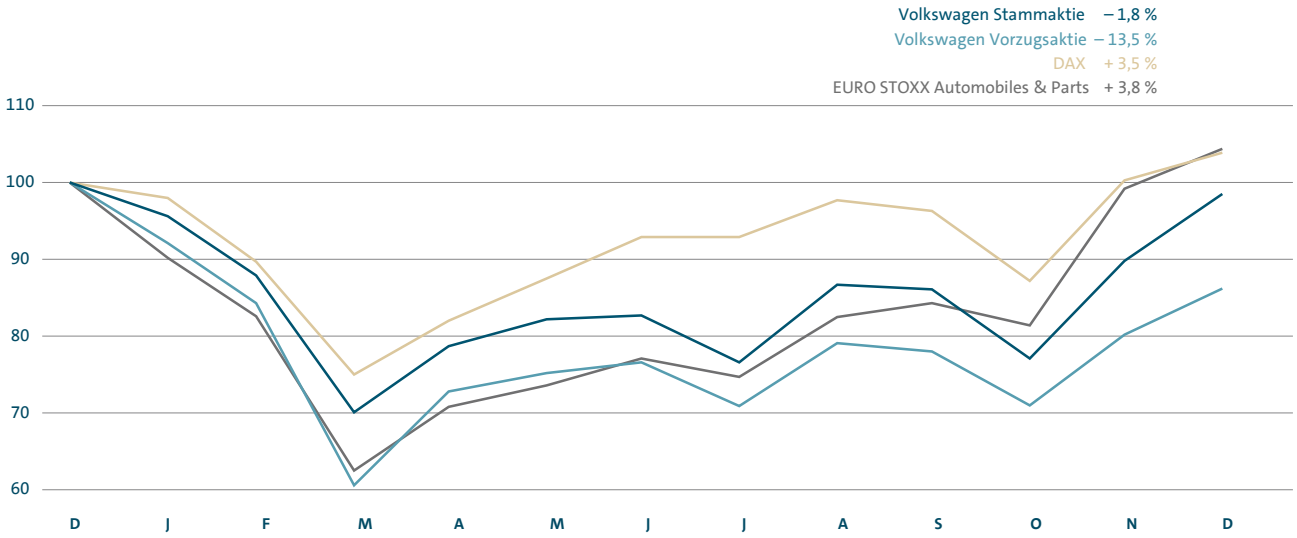
Auch die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG erholten sich nach ihren Wertverlusten im ersten Quartal 2020 in den darauf folgenden Monaten. Sie unterschritten dennoch den Vergleichswert vom Jahresende 2019 um 14 % beziehungsweise um 2 %. Unsicherheiten bezüglich der Entwicklung der globalen Automobilnachfrage infolge der Covid-19-Pandemie setzten die Kurse unter Druck. Belastend wirkte zudem, dass sich die Automobilindustrie derzeit in einer Transformationsphase mit hohem Investitionsbedarf befindet. Negative Einflüsse resultierten außerdem aus drohenden US-Strafzöllen auf europäische Fahrzeuge und aus dem ungewissen Ausgang der Verhandlungen über den Austritt Großbritanniens aus dem EU-Binnenmarkt und der damit verbundenen Ausgestaltung der zukünftigen Beziehungen sowie aus dem seit Mai 2020 gestiegenen Kurs des Euro gegenüber dem US-Dollar. Positive Impulse kamen von der einsetzenden Erholung des Automobilmarktes in China und der Hoffnung der Anleger auf eine verbesserte Wirtschaftsaktivität infolge internationaler Lockerungen und staatlicher Fördermaßnahmen sowie auf ein Abklingen der Covid-19-Pandemie.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2020

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	183,10	101,50	170,10
	Datum	10.01.	18.03.	30.12.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	185,52	87,20	152,42
	Datum	10.01.	18.03.	30.12.
DAX	Kurs	13.790	8.442	13.719
	Datum	28.12.	18.03.	30.12.
ESTX Auto & Parts	Kurs	509	255	505
	Datum	28.12.	18.03.	30.12.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2019 BIS DEZEMBER 2020

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2019 = 100



DIVIDENDENPOLITIK

Unsere Dividendenpolitik fügt sich in unsere Finanzstrategie ein. Im Interesse aller Stakeholder streben wir eine kontinuierliche Dividendenentwicklung an, die unsere Aktionäre angemessen am Geschäftserfolg beteiligt. Daher berücksichtigt die vorgeschlagene Höhe der Dividende unsere finanzwirtschaftlichen Ziele, insbesondere die Absicherung einer soliden finanziellen Basis im Rahmen der Umsetzung unserer Strategie.

Den aktuellen Dividendenvorschlag finden Sie im Kapitel „Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)“ des vorliegenden Geschäftsberichts: Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG schlagen für das Geschäftsjahr 2020 eine Dividende von 4,80 € je Stammaktie und 4,86 € je Vorzugsaktie vor. Auf dieser Basis beträgt die Ausschüttungssumme insgesamt 2,4 (2,4) Mrd. €. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Konzernergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Sie beträgt für das Berichtsjahr 29,0 % und lag im Vorjahr bei 18,1 %. Mit der Konzernstrategie haben wir uns eine Ausschüttungsquote von mindestens 30 % als Ziel gesetzt.

DIVIDENDENRENDITE

Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der Volkswagen Stammaktie, gemessen am Schlusskurs des letzten Handelstages 2020, bei 2,8 (2,8) %. Für die Vorzugsaktie ergibt sich eine Dividendenrendite von 3,2 (2,8) %.

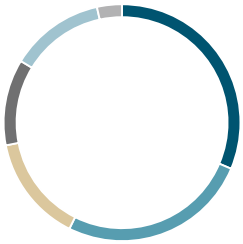
ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2020 lag bei 16,60 (26,60) €. Bei den Vorzügen ergab sich ein unverwässertes Ergebnis je Aktie von 16,66 (26,66) €. Die Berechnung basiert gemäß IAS 33 auf der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtsjahres in Umlauf befindenden Stamm- beziehungsweise Vorzugsaktien. Da die unverwässerte und die verwässerte Zahl der Aktien identisch sind, entspricht das unverwässerte Ergebnis je Aktie dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

Zur Ermittlung des Ergebnisses je Aktie siehe auch Kapitel „Ergebnis je Aktie im Anhang zum Konzernabschluss“.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2020

in Prozent des Gezeichneten Kapitals



Porsche Automobil Holding SE	31,4
Institutionelle Anleger Ausland	26,0
Qatar Holding LLC	14,6
Land Niedersachsen	11,8
Privataktionäre/Weitere	12,9
Institutionelle Anleger Inland	3,4

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2020

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG betrug zum Ende des Berichtsjahres 1.283.315.873,28 €. Eine grafische Darstellung der Aktionärsstruktur der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2020 finden Sie auf dieser Seite.

Die Stimmrechtsverteilung der 295.089.818 Stammaktien sah zum Bilanzstichtag wie folgt aus: Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, hielt 53,3 % der Stimmrechte. Zweitgrößter Aktionär war das Land Niedersachsen mit einem Anteil an den Stimmrechten von 20,0 %. Als drittgrößter Aktionär hielt die Qatar Holding LLC 17,0 %. Die restlichen 9,7 % der Stammaktien entfielen auf weitere Aktionäre.

Die Stimmrechtsmitteilungen gemäß WpHG sind unter www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/news-and-publications.html veröffentlicht.

DATEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

	Stammaktie	Vorzugsaktie
ISIN	DE0007664005	DE0007664039
WKN	766400	766403
Deutsche Börse/Bloomberg	VOW	VOW3
Reuters	VOWG.DE	VOWG_p.DE
Wesentliche Marktindizes	CDAX, Prime All Share, MSCI Euro, S&P Global 100 Index	DAX, CDAX, EURO STOXX, EURO STOXX 50, EURO STOXX Automobiles & Parts, Prime All Share, MSCI Euro
Handelsplätze	Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Hannover, München, Stuttgart, Xetra	

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

Dividendenentwicklung		2020	2019	2018	2017	2016
Anzahl der Stückaktien am 31.12.						
Stammaktien	Tsd. Stück	295.090	295.090	295.090	295.090	295.090
Vorzugsaktien	Tsd. Stück	206.205	206.205	206.205	206.205	206.205
Dividende[1]						
je Stammaktie	€	4,80	4,80	4,80	3,90	2,00
je Vorzugsaktie	€	4,86	4,86	4,86	3,96	2,06
Dividendenausschüttung[1]	Mio. €	2.419	2.419	2.419	1.967	1.015
auf Stammaktien	Mio. €	1.416	1.416	1.416	1.151	590
auf Vorzugsaktien	Mio. €	1.002	1.002	1.002	817	425

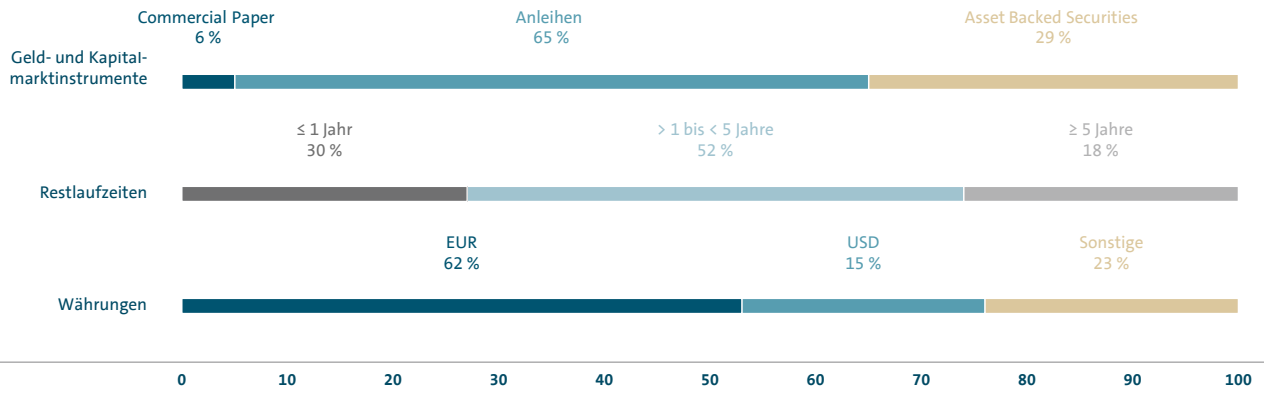
Wertentwicklung der Aktien[2]		2020	2019	2018	2017	2016
Stammaktie						
Jahresendkurs	€	170,10	173,25	139,10	168,70	136,75
Kursentwicklung	%	−1,8	+24,6	−17,5	+23,4	−3,9
Jahreshöchstwert	€	183,10	182,50	188,00	173,95	144,20
Jahrestiefstwert	€	101,50	135,60	131,10	128,70	108,95
Vorzugsaktie						
Jahresendkurs	€	152,42	176,24	138,92	166,45	133,35
Kursentwicklung	%	−13,5	+26,9	−16,5	+24,8	−0,3
Jahreshöchstwert	€	185,52	184,24	188,50	178,10	138,80
Jahrestiefstwert	€	87,20	134,76	133,70	125,35	94,00
Beta-Faktor[3]	Faktor	1,26	1,17	1,17	1,12	1,22
Börsenwert am 31.12.	Mrd. €	81,6	87,5	69,7	84,1	67,9
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12.	Mrd. €	127,0	121,8	117,1	108,8	92,7
Börsenwert zu Eigenkapital	Faktor	0,64	0,72	0,60	0,77	0,73

Kennzahlen je Aktie		2020	2019	2018	2017	2016
Ergebnis je Stammaktie[4]						
unverwässert	€	16,60	26,60	23,57	22,28	10,24
verwässert	€	16,60	26,60	23,57	22,28	10,24
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12.	€	253,44	242,93	233,63	217,13	184,90
Kurs-Gewinn-Verhältnis[5]						
Stammaktie	Faktor	10,2	6,5	5,9	7,5	13,4
Vorzugsaktie	Faktor	9,1	6,6	5,9	7,3	13,0
Dividendenrendite[6]						
Stammaktie	%	2,8	2,8	3,5	2,3	1,5
Vorzugsaktie	%	3,2	2,8	3,5	2,4	1,5

Börsenumsätze[7]		2020	2019	2018	2017	2016
Umsatz Volkswagen Stammaktien	Mrd. €	3,1	3,3	4,3	3,5	3,3
	Mio. Stück	21,6	20,9	28,0	23,6	25,4
Umsatz Volkswagen Vorzugsaktien	Mrd. €	49,8	41,0	54,1	45,1	41,1
	Mio. Stück	361,2	266,0	346,6	312,3	347,0
Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz	%	4,7	4,6	5,4	5,4	5,0

1 Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2016 bis 2019 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende. Für das Jahr 2020 handelt es sich um den Dividendenvorschlag.
2 Xetra-Kurse.
3 Zur Ermittlung siehe Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ im vorliegenden Geschäftsbericht.
4 Zur Ermittlung siehe Kapitel „Ergebnis je Aktie“ im Anhang zum Konzernabschluss, Jahr 2017 angepasst (IFRS 9).
5 Verhältnis des Jahresendkurses zum Ergebnis je Aktie.
6 Dividende je Aktie bezogen auf den Jahresendkurs.
7 Orderbuchumsätze an der elektronischen Handelsplattform Xetra (Deutsche Börse).

REFINANZIERUNGSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS
Stand 31. Dezember 2020



REFINANZIERUNG

Bei den Refinanzierungsaktivitäten des Volkswagen Konzerns im Jahr 2020 wurden diverse Instrumente und Märkte genutzt.

Im Konzernbereich Automobile hat der Volkswagen Konzern im September 2020 erstmalig Green Bonds mit einem Volumen von 2,0 Mrd. € und Laufzeiten von acht und zwölf Jahren erfolgreich am Markt platziert. Die Green Bonds basieren auf dem im März 2020 vorgestellten Green Finance Framework für auf Nachhaltigkeit ausgerichtete Finanzinstrumente. Die Mittelverwendung dient gezielt Refinanzierungen des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB) und der neuen rein batterieelektrischen Fahrzeuge ID.3 und ID.4.

Durch die Platzierung unbesicherter, nachrangiger Hybridanleihen mit einem Nominalvolumen von insgesamt 3,0 Mrd. € haben wir die Netto-Liquidität gestärkt. Die Anleihen haben eine unbefristete Laufzeit. Eine Anleihe mit einem Volumen von 1,5 Mrd. € ist erstmals nach fünf Jahren durch die Emittentin kündbar, die weitere über 1,5 Mrd. € erstmals nach neun Jahren. Die Transaktionen dienen unter anderem der Refinanzierung der 2014 begebenen und zum 24. März 2021 gekündigten Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen von 1,25 Mrd. €.

Im US-amerikanischen Kapitalmarkt wurden im Mai und November 2020 Anleihen mit einem Volumen von jeweils insgesamt 4,0 Mrd. USD bei Investoren platziert. Im kanadischen Refinanzierungsmarkt wurden Schuldverschreibungen mit einem Volumen von 1,0 Mrd. CAD ausgegeben. Zusätzlich wurden erstmals seit 2015 Privatplatzierungen unter dem Automotive Emissionsprogramm platziert.

Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wurden öffentliche Euro-Benchmark-Anleihen über insgesamt 2,15 Mrd. € begeben. Ergänzend wurden Privatplatzierungen in diversen Währungen und Regionen emittiert.

Neben der Platzierung von erstrangigen und unbesicherten Anleihen waren Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen ein weiterer Bestandteil unserer Refinanzierung. In Europa wurden ABS-Transaktionen in Höhe von etwa 3,2 Mrd. € öffentlich platziert. Außerdem wurden ABS-Transaktionen in den USA, China und Japan begeben.

Zusätzlich war der Volkswagen Konzern auch im Commercial-Paper-Markt mit mehreren Emissionsgesellschaften aktiv.

Der Anteil der festverzinslichen Instrumente war im vergangenen Jahr mehr als doppelt so hoch wie der Anteil der variabel verzinslichen.

Durch den gleichzeitigen Einsatz von Derivaten wird das Ziel verfolgt, bei Refinanzierungen grundsätzlich das Zins- und das Währungsrisiko weitestgehend auszuschließen.

Die folgende Tabelle zeigt, wie unsere Geld- und Kapitalmarktprogramme zum 31. Dezember 2020 genutzt wurden, und veranschaulicht die finanzielle Flexibilität des Volkswagen Konzerns:

Programme	Rahmen Mrd. €	Ausnutzung am 31.12.2020 Mrd. €
Commercial Paper	43,8	8,2
Anleihen	164,3	94,7
davon Hybrid-Emissionen		15,5
Asset Backed Securities	92,0	41,1

RATINGS

	VOLKSWAGEN AG			VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG			VOLKSWAGEN BANK GMBH		
	2020	2019	2018	2020	2019	2018	2020	2019	2018
Standard & Poor's									
kurzfristig	A–2	A–2	A–2	A–2	A–2	A–2	A–2	A–2	A–2
langfristig	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	A–	A–	A–
Ausblick	negativ	stabil	stabil	negativ	stabil	stabil	negativ	negativ	negativ
Moody's Investors Service									
kurzfristig	P–2	P–2	P–2	P–2	P–2	P–2	P–1	P–1	P–1
langfristig	A3	A3	A3	A3	A3	A3	A1	A1	A1
Ausblick	negativ	stabil	stabil	negativ	stabil	stabil	negativ	stabil	stabil

Die im Dezember 2019 durch die Volkswagen AG abgeschlossene syndizierte Kreditlinie in Höhe von 10,0 Mrd. € wurde 2020 unterjährig in Anspruch genommen. Des Weiteren wurde die syndizierte Kreditlinie im Rahmen der ersten Verlängerungsoption um ein Jahr verlängert. Es besteht die Möglichkeit, die Laufzeit nach Zustimmung der Banken um ein weiteres Jahr bis maximal 2026 zu verlängern. Die Fazilität war zum Jahresende 2020 ungenutzt.

Bei weiteren Konzerngesellschaften bestanden syndizierte Kreditlinien über insgesamt 12,7 Mrd. €, von denen 1,3 Mrd. € gezogen wurden. Daneben hatten Konzerngesellschaften in verschiedenen Ländern mit nationalen und internationalen Banken bilaterale, bestätigte Kreditlinien über insgesamt 4,8 Mrd. € vereinbart, von denen 0,6 Mrd. € genutzt wurden.

RATINGS

Die Rating-Agentur Standard & Poor's bestätigte im März 2020 die kurz- und langfristigen Ratings mit A–2 beziehungsweise BBB+ für die Volkswagen AG und die Volkswagen Financial Services AG sowie mit A–2 beziehungsweise A– für die Volkswagen Bank GmbH. Der Ausblick wurde aufgrund von Risiken im Hinblick auf die Dauer der Covid-19-Pandemie und deren Auswirkungen auf die globale Automobilindustrie für die Volkswagen AG und die Volkswagen Financial Services AG von „stabil" auf „negativ" angepasst. Der Ausblick für die Volkswagen Bank GmbH wurde weiterhin bei „negativ" belassen.

Moody's Investors Service hatte im März die Überprüfung der Ratings aufgrund möglicher Auswirkungen der Covid-19-Pandemie angekündigt und anschließend im Juni das kurz- und langfristige Rating der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Services AG mit P–2 beziehungsweise A3 und für die Volkswagen Bank GmbH mit P–1 beziehungsweise A1 unverändert gelassen. Der Ausblick wurde jeweils von „stabil" auf „negativ" angepasst.

NACHHALTIGKEITSRATINGS

Analysten und Investoren stützen ihre Empfehlungen und Entscheidungen verstärkt auch auf das Nachhaltigkeitsprofil von Unternehmen. Sie ziehen in erster Linie Nachhaltigkeitsratings heran, um die Leistungen eines Unternehmens in den Bereichen Umwelt (Environment), Soziales und Governance (ESG) zu beurteilen. Gleichzeitig sind Nachhaltigkeitsratings ein wichtiges Instrument, um den Status unserer Zielerreichung im Hinblick auf die Konzernstrategie TOGETHER 2025+ zu überprüfen und um interne Maßnahmen abzuleiten.

Nach Bekanntwerden der Dieselthematik wurde der Volkswagen Konzern in den Nachhaltigkeitsratings MSCI, RobecoSAM, Sustainalytics, oekomISS, VigeoEiris, EcoVadis und RepRisk deutlich abgestuft und folglich auch aus Nachhaltigkeitsindizes wie dem Dow Jones Sustainability Index oder dem FTSE4Good Index herausgenommen. Im Geschäftsjahr 2020 wurde Volkswagen unverändert im CDP mit A– bewertet, im Water Disclosure Project (WDP) mit A.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Im Berichtsjahr war das Geschäft des Volkswagen Konzerns stark von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. In der Folge gingen die Umsatzerlöse und das Operative Ergebnis zurück. Trotz weiterer Belastungen und Mittelabflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik lag die Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile über dem Wert des Vorjahres.

Die Segmentberichterstattung des Volkswagen Konzerns umfasst gemäß IFRS 8 – entsprechend der internen Steuerung und Berichterstattung – die vier berichtspflichtigen Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge, Power Engineering und Finanzdienstleistungen.

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

In der Überleitungsrechnung sind die Bereiche und sonstigen Geschäftstätigkeiten, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen, enthalten. Dazu zählt auch die nicht allokierte Konzernfinanzierung. Die Konsolidierung zwischen den Segmenten (einschließlich der Holdingfunktionen) erfolgt ebenfalls innerhalb der Überleitungsrechnung. Die Zuordnung der Kaufpreisallokationen von Porsche Holding Salzburg und Porsche sowie Scania und MAN folgt deren Abbildung in den Segmenten.

Der Konzernbereich Automobile umfasst die Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Power Engineering sowie die Werte der Überleitungsrechnung. Wir fassen dabei das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge und die Überleitungsrechnung zum Bereich Pkw zusammen, für Nutzfahrzeuge und Power Engineering ist das Segment gleich dem Bereich. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen.

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 Geschäftsjahr 2020 ergaben sich im Operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von −0,9 (−2,3) Mrd. € im Bereich Pkw. Sie resultierten im Wesentlichen aus Rechtsrisiken.

EINBRINGUNG DER AUTONOMOUS INTELLIGENT DRIVING

Volkswagen hat am 12. Juli 2019 bekanntgegeben, zusammen mit der Ford Motor Company (Ford) in das an der Entwicklung eines Systems für das autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI zu investieren. Dies erfolgt zum einen durch die auf mehrere Jahre verteilte Bereitstellung von finanziellen Mitteln in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. USD und zum anderen, indem Volkswagen seine vollkonsolidierte Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving (AID) einbrachte. Darüber hinaus hat Volkswagen für einen Kaufpreis von 500 Mio. USD, zahlbar in drei gleichen Jahresraten, von Ford bestehende Anteile an Argo AI erworben.

Der Vollzug der Transaktion einschließlich der Einbringung der AID erfolgte zum 1. Juni 2020. Aus der Einbringung

KENNZAHLEN 2020 NACH SEGMENTEN

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	175.984	22.156	3.640	40.778	242.557	−19.673	222.884
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	8.381	−79	−482	3.012	10.832	−1.157	9.675
in % der Umsatzerlöse	4,8	−0,4	−13,2	7,4			4,3
Sachinvestitionen und aktivierte Entwicklungskosten	15.677	1.309	147	208	17.340	405	17.745

der AID in die Argo AI zum Zeitwert ergab sich unter Berücksichtigung einer anteiligen Ergebniseliminierung ein nicht liquiditätswirksamer Ertrag im Sonstigen betrieblichen Ergebnis von 0,8 Mrd. €. Die Argo AI wird als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

AKTIENRECHTLICHER SQUEEZE-OUT BEI DER AUDI AG

Am 31. Juli 2020 hat die Hauptversammlung der AUDI AG dem aktienrechtlichen Squeeze-out bei der AUDI AG und damit der vollständigen Übertragung der außenstehenden Audi Aktien auf die Volkswagen AG zugestimmt. Dieser Beschluss wurde mit Eintragung ins Handelsregister am 16. November 2020 wirksam. Der Mittelabfluss von 0,2 Mrd. € ist in der Position „Kapitaltransaktionen mit Minderheiten" ausgewiesen.

VERKAUF DER BETEILIGUNG AN DER RENK AG

Der Volkswagen Konzern hat am 6. Oktober 2020 den Verkauf seiner 76-prozentigen Beteiligung an der Renk AG vollzogen, nachdem die erforderlichen Genehmigungen der Aufsichtsbehörden erteilt wurden. Der Verkaufspreis belief sich auf 0,5 Mrd. €. Dabei wurde ein operativer Ertrag in Höhe von 0,1 Mrd. € erzielt, der im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen ist. Die Netto-Liquidität erhöhte sich im Rahmen dieser Transaktion um 0,4 Mrd. €.

ERWERB SÄMTLICHER AKTIEN AN NAVISTAR

Im November 2020 gaben die TRATON SE und Navistar International Corporation (Navistar), ein führender US-amerikanischer Lkw-Hersteller, den Abschluss eines bindenden Zusammenschlussvertrags (Merger Agreement) bekannt. Demnach erwirbt TRATON gegen Barzahlung sämtliche in Umlauf befindliche Aktien, die sich noch nicht im Besitz von TRATON befinden, zu einem Preis von 44,50 USD pro Aktie (insgesamt rund 3,7 Mrd. USD). Zum 31. Dezember 2020 hielt TRATON bereits eine Beteiligung in Höhe von 16,7 % an Navistar. Der Vollzug der Transaktion, durch die TRATON alleiniger Eigentümer von Navistar wird, ist für Mitte 2021 angestrebt. Da das Merger Agreement noch aufschiebende Bedingungen enthält, ist die Kaufpreiszahlung vorerst nicht zu passivieren, sondern wird unter den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen ausgewiesen.

KAPITALERHÖHUNG DER QUANTUMSCAPE CORPORATION

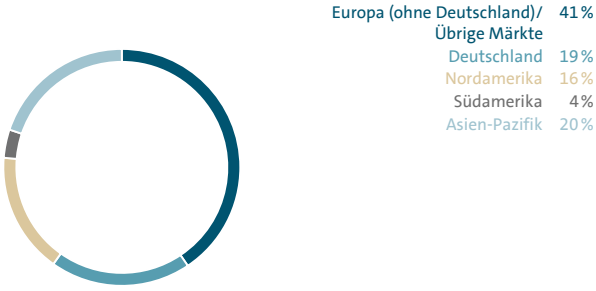
Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2020 an einer Kapitalerhöhung der QuantumScape Corporation, ein US-amerikanisches Unternehmen, das Feststoffbatterien entwickelt, teilgenommen und dabei Termingeschäfte auf neue Anteile gezeichnet. Die Kapitaleinlage umfasst zwei Tranchen mit einem Volumen von jeweils 100 Mio. USD. Die erste Tranche wurde bereits im Dezember 2020 vollzogen.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

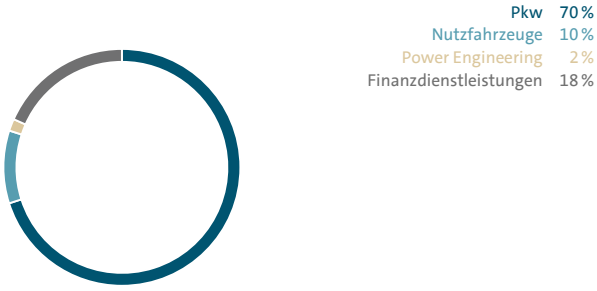
	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE[1]		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
Mio. €	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Umsatzerlöse	**222.884**	**252.632**	**182.106**	**212.473**	**40.778**	**40.160**
Kosten der Umsatzerlöse	−183.937	−203.490	−150.507	−170.477	−33.430	−33.014
Bruttoergebnis	**38.947**	**49.142**	**31.599**	**41.996**	**7.348**	**7.146**
Vertriebskosten	−18.407	−20.978	−17.267	−19.712	−1.140	−1.266
Verwaltungskosten	−9.399	−9.767	−7.147	−7.522	−2.252	−2.245
Sonstiges betriebliches Ergebnis	−1.466	−1.437	−522	−1.014	−944	−423
Operatives Ergebnis	**9.675**	**16.960**	**6.664**	**13.748**	**3.012**	**3.212**
Operative Umsatzrendite (in %)	**4,3**	**6,7**	**3,7**	**6,5**	**7,4**	**8,0**
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	2.756	3.349	2.697	3.278	60	71
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	−765	−1.953	−469	−1.889	−296	−64
Finanzergebnis	**1.991**	**1.396**	**2.227**	**1.389**	**−236**	**7**
Ergebnis vor Steuern	**11.667**	**18.356**	**8.891**	**15.137**	**2.776**	**3.219**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	−2.843	−4.326	−2.228	−3.491	−615	−836
Ergebnis nach Steuern	**8.824**	**14.029**	**6.663**	**11.646**	**2.161**	**2.383**
Ergebnisanteil von Minderheiten	−43	143	−98	79	55	64
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	533	540	533	540	–	–
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	**8.334**	**13.346**	**6.227**	**11.027**	**2.106**	**2.319**

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

UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2020
in Prozent



UMSATZANTEILE NACH BEREICHEN 2020
in Prozent



Der Vollzug der zweiten Tranche steht unter dem Vorbehalt der Erreichung eines technischen Meilensteins. Aufgrund des zwischenzeitlich erfolgten Zusammenschlusses mit einer SPAC (Special Purpose Acquisition Company) und der daraus resultierenden Börsennotierung an der New York Stock Exchange, wurden die Termingeschäfte bis zur Einzahlung und Ausgabe der neuen Anteile unter Berücksichtigung des Börsenkurses der QuantumScape Corporation bewertet. Aus dieser Bewertung und Realisierung resultierten im Geschäftsjahr 2020 nicht zahlungswirksame Erträge in Höhe von 1,4 Mrd. €, die im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind.

ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

Im Geschäftsjahr 2020 erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 222,9 Mrd. €. Der Rückgang um 11,8 % im Vergleich zum Vorjahr war im Wesentlichen auf den Volumenrückgang infolge der Covid-19-Pandemie zurückzuführen, auch die Währungskursentwicklung wirkte belastend. Verbesserungen im Mix und in der Preispositionierung hatten einen positiven Effekt. Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete 80,8 (80,6) % seiner Umsatzerlöse im Ausland.

Das Bruttoergebnis fiel mit 38,9 Mrd. € um 10,2 Mrd. € niedriger aus als 2019. Hierin enthalten waren auch Vorsorgen für die etwaige Nichteinhaltung von gesetzlichen Emissionsobergrenzen. Gegenläufig wirkten in beiden Zeiträumen hier erfasste positive Sondereinflüsse aus der Auflösung von Rückstellungen für technische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von 0,1 (0,3) Mrd. €. Die Bruttomarge belief sich auf 17,5 (19,5) %; ohne Sondereinflüsse lag sie bei 17,4 (19,3) %.

Vor allem die anhaltenden, negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 führten dazu, dass das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns im Berichtsjahr um 8,7 Mrd. € auf 10,6 Mrd. € zurückging. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen sank auf 4,8 (7,6) %. Neben dem Absatzrückgang infolge des pandemiebedingten Absinkens der Kundennachfrage führten Turbulenzen auf den Kapitalmärkten zu negativen Effekten aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten. Zudem wirkten Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 0,5 Mrd. € ergebnismindernd. Positiv wirkten geringere Kosten. Aus der Einbringung der vollkonsolidierten Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving (AID) in das an der Entwicklung eines Systems für das autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI ergab sich ein Ertrag in Höhe von 0,8 Mrd. €. Auch der aus dem Verkauf von Renk erzielte Gewinn ist hier berücksichtigt. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik belasteten das Operative Ergebnis in Höhe von −0,9 (−2,3) Mrd. €. Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns belief sich auf 9,7 (17,0) Mrd. €, die operative Umsatzrendite ging auf 4,3 (6,7) % zurück.

Das Finanzergebnis erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 0,6 Mrd. € auf 2,0 Mrd. €. Die im Finanzergebnis enthaltenen Zinsaufwendungen nahmen im Wesentlichen bewertungsbedingt aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Schulden ab, während das Wertpapier- und Fondsergebnis durch Kursänderungen auch infolge der Covid-19-Pandemie belastet wurde. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen lag unter dem Wert des Vorjahres. Der Rückgang resultierte insbesondere aus dem gesunkenen positiven Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, die besonders im ersten Quartal 2020 von der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 betroffen waren. Im Übrigen Finanzergebnis ist die Bewertung und Realisierung von Termingeschäften zum Kauf neuer Anteile an QuantumScape enthalten, die im Geschäftsjahr 2020 zu nicht zahlungswirksamen Erträgen in Höhe von 1,4 Mrd. € führten.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns belief sich auf 11,7 (18,4) Mrd. €. Die Umsatzrendite vor Steuern sank auf 5,2 (7,3) %. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich im Geschäftsjahr 2020 ein Aufwand in

Höhe von 2,8 (4,3) Mrd. €, die resultierende Steuerquote lag bei 24,4 (23,6) %. Das Ergebnis nach Steuern verringerte sich um 5,2 Mrd. € auf 8,8 Mrd. €.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Von Januar bis Dezember 2020 erwirtschaftete der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse in Höhe von 182,1 Mrd. €, das waren 14,3 % weniger als ein Jahr zuvor. Insbesondere die geringeren Volumina infolge der Covid-19-Pandemie belasteten das Ergebnis, zudem hatte die Währungskursentwicklung einen negativen Einfluss. Mixeffekte und eine bessere Preispositionierung wirkten hingegen positiv. 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 geringeren Volumina führten dazu, dass die Kosten der Umsatzerlöse sanken, ihr Anteil an den Umsatzerlösen stieg jedoch im Vergleich zum Vorjahr. Entlastend wirkten in beiden Zeiträumen hier erfasste positive Sondereinflüsse aus der Auflösung von Rückstellungen für technische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Höhere Abschreibungen infolge des umfangreichen Investitionsvolumens der Vorjahre und Vorsorgen für die etwaige Nichteinhaltung von gesetzlichen Emissionsobergrenzen standen geringere ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten gegenüber. Im Geschäftsjahr 2020 lag die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, trotz der Reduzierung der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten aufgrund des Umsatzrückgangs mit 7,6 (6,7) % über dem Wert des Vorjahres. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, eine effizientere Motorenpalette sowie die Digitalisierung und neue Technologien im Fokus.

Im Berichtsjahr nahmen sowohl die Vertriebskosten als auch die Verwaltungskosten unter anderem wechselkursbedingt im Vergleich zum Vorjahr ab, ihr Anteil an den Umsatzerlösen legte jedoch jeweils zu. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag bei −0,5 (−1,0) Mrd. €. Negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik waren hauptsächlich hier mit −1,0 (−2,6) Mrd. € zu erfassen. Belastend wirkten zudem negative Effekte aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen. Der Ertrag aus der Einbringung der AID in das Joint Venture Argo AI sowie der Ertrag aus dem Verkauf der Anteile an Renk waren hier ebenso zu berücksichtigen. Im Vorjahreszeitraum hatten Zuschreibungen im Rahmen der Neubewertung von Entwicklungskosten einen positiven Einfluss.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile belief sich 2020 auf 6,7 (13,7) Mrd €. Die operative Umsatzrendite im Konzernbereich Automobile ging auf 3,7 (6,5) % zurück. Im Vergleich zum Vorjahr hatte der Absatzrückgang infolge der Covid-19-Pandemie einen negativen Einfluss, auch die Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten wirkte belastend. Zudem wirkten Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 0,5 Mrd. € ergebnismindernd. Positiv wirkten geringere Kosten sowie der Ertrag aus der Einbringung der AID und aus dem Verkauf von Renk; im Vergleich zum Vorjahr waren die negativen Sondereinflüsse im Berichtsjahr niedriger, während im Vorjahr Zuschreibungen im Rahmen der Neubewertung von Entwicklungskosten einen positiven Einfluss hatten. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen nahm um 8,5 Mrd. € auf 7,6 Mrd. € ab, die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen sank auf 4,2 (7,6) %.

Von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen profitieren wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzeinnahmen, da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH PKW

Mio. €	2020	2019
Umsatzerlöse	156.311	182.031
Operatives Ergebnis	7.224	12.188
Operative Umsatzrendite (in %)	4,6	6,7

Mit 156,3 Mrd. € wies der Bereich Pkw im Geschäftsjahr 2020 um 14,1 % niedrigere Umsatzerlöse aus als ein Jahr zuvor. Der Rückgang im Vergleich zum Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus dem Volumenrückgang infolge der Covid-19-Pandemie. Darüber hinaus wirkte die Währungskursentwicklung belastend, Mixeffekte und eine bessere Preispositionierung hingegen positiv. Das Operative Ergebnis des Bereichs Pkw nahm um 5,0 Mrd. € auf 7,2 Mrd. € ab. Die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 führte zum Absinken des Fahrzeugabsatzes und negativen Einflüssen aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten. Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen belasteten das Operative Ergebnis. Geringere Kosten sowie der Ertrag aus der Einbringung der AID wirkten ergebniserhöhend. Die zu berücksichtigenden Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik in Höhe von −0,9 (−2,3) Mrd. € waren niedriger als im Geschäftsjahr 2019. Im Vorjahr waren zudem Zuschreibungen im Rahmen der Neubewertung von Entwicklungskosten enthalten. Die operative Umsatzrendite sank auf 4,6 (6,7) %.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH NUTZFAHRZEUGE

Mio. €	2020	2019
Umsatzerlöse	22.156	26.444
Operatives Ergebnis	−79	1.653
Operative Umsatzrendite (in %)	−0,4	6,3

Von Januar bis Dezember 2020 beliefen sich die Umsatzerlöse des Bereichs Nutzfahrzeuge auf 22,2 Mrd. €; sie lagen damit im Wesentlichen aufgrund von Volumenrückgängen infolge der Covid-19-Pandemie um 16,2 % signifikant unter dem Wert des Vorjahres. Das Operative Ergebnis des Bereichs Nutzfahrzeuge fiel ebenfalls im Wesentlichen aufgrund des pandemiebedingten Absinkens der Kundennachfrage sowie wechselkursbedingt mit −0,1 Mrd. € um 1,7 Mrd. € niedriger aus als im Vorjahr. Verbesserungen im Mix, in der Preispositionierung und bei den Fixkosten hatten einen positiven Einfluss. Die operative Umsatzrendite ging auf −0,4 (6,3) % zurück.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH POWER ENGINEERING

Mio. €	2020	2019
Umsatzerlöse	3.640	3.997
Operatives Ergebnis	−482	−93
Operative Umsatzrendite (in %)	−13,2	−2,3

Nach dem Verkauf von Renk zum 6. Oktober 2020 umfasst der Bereich Power Engineering nunmehr MAN Energy Solutions und die dem Segment zugeordnete Kaufpreisallokation. Das Ergebnis der Geschäftstätigkeit von Renk für das Jahr 2020 ist dementsprechend nur für die ersten neun Monate im Bereich Power Engineering enthalten.

Im Berichtsjahr erwirtschaftete der Bereich Power Engineering Umsatzerlöse in Höhe von 3,6 (4,0) Mrd. €. Der Operative Verlust belief sich auf −0,5 (−0,1) Mrd. €. Ursachen waren Volumenrückgänge sowie insbesondere Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen in Höhe von 0,4 Mrd. €. Kostensenkungen und Verbesserungen im Mix wirkten positiv. Die operative Umsatzrendite lag bei −13,2 (−2,3) %.

Ertragslage im Finanzdienstleistungsbereich

Mit 40,8 Mrd. € wies der Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2020 um 1,5 % höhere Umsatzerlöse aus als ein Jahr zuvor. Aufgrund des Geschäftsmodells des Finanzdienstleistungsbereichs ist der negative Effekt aus der Covid-19-Pandemie in den Umsatzerlösen hier geringer als im Konzernbereich Automobile.

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich um 1,3 % auf 33,4 Mrd. €. Die Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie das Sonstige betriebliche Ergebnis nahmen in Summe zu, auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen insgesamt stieg. Das Sonstige betriebliche Ergebnis war insbesondere durch höhere Risikokosten belastet.

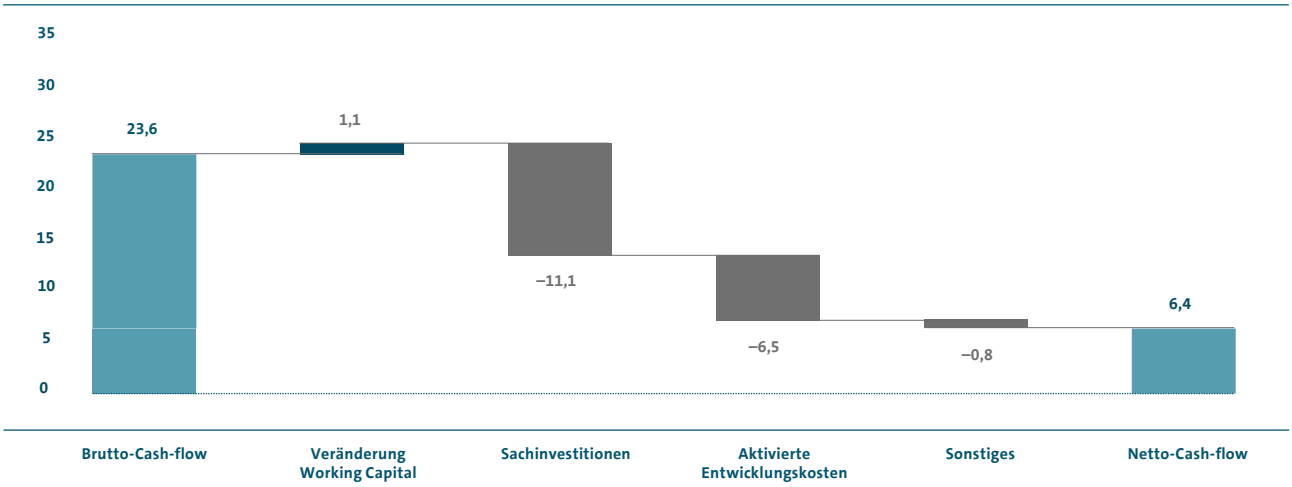
Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen gab im Wesentlichen pandemiebedingt um 6,2 % auf 3,0 Mrd. € nach. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 7,4 (8,0) %. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern fiel mit 8,8 (10,8) % hinter den Vergleichswert des Vorjahres zurück.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

Das Finanzmanagement des Volkswagen Konzerns umfasst die Themenbereiche Liquiditätsmanagement, Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisrisiken sowie Bonitäts- und Länderrisiken. Die Konzern-Treasury steuert das Finanzmanagement für alle Konzerngesellschaften zentral auf Basis interner Richtlinien und Risikoparameter. Die Teilkonzerne MAN Energy Solutions, Porsche Holding Salzburg und TRATON sind in Teilbereichen in das Finanzmanagement einbezogen. Darüber hinaus verfügen diese Teilkonzerne über eigene Strukturen des Finanzmanagements.

Das Finanzmanagement hat das Ziel, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns sicherzustellen und gleichzeitig eine angemessene Rendite aus der Anlage überschüssiger Liquidität zu erzielen. Mittels Cash Pooling optimieren wir den Einsatz der vorhandenen Liquidität unter den wesentlichen Gesellschaften. Dabei werden die auflaufenden – positiven oder negativen – Salden der in das Cash Pooling einbezogenen Konten täglich gegen ein regionales Zielkonto ausgeglichen und somit gepoolt. Das Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken ist grundsätzlich darauf ausgerichtet, Preise, die der Investitions- beziehungsweise Produktions- und Absatzplanung im Rahmen von Planungsprämissen zugrunde gelegt wurden, mittels derivativer Finanzinstrumente und mittels Warentermingeschäften abzusichern sowie Zinsänderungsrisiken im Rahmen von Finanzierungstransaktionen zu begrenzen. Beim Management von Bonitäts- und Länderrisiken wird durch Diversifizierung das sogenannte Kontrahentenrisiko für den Volkswagen Konzern begrenzt. Das bedeutet, dass der Abschluss von Finanzgeschäften, bezogen auf das Geschäftsvolumen je Kontrahent, einer internen Limitierung durch das Kontrahentenrisikomanagement unterliegt. Hierzu werden verschiedene Bonitätskriterien herangezogen. In erster Linie wird die Eigenkapitalausstattung der möglichen Kontrahenten, aber auch das von unabhängigen Agenturen vergebene Rating betrachtet. Das jeweilige Risikolimit sowie zulässige Finanzinstrumente, Sicherungsverfahren und Absicherungshorizonte genehmigt der Vorstandsausschuss für Risikomanagement. Zusätzliche Informationen zu den Grundsätzen und Zielen des Finanzmanagements finden Sie im

NETTO-CASH-FLOW KONZERNBEREICH AUTOMOBILE 2020
in Mrd. €



Kapitel „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ im Anhang zum Konzernabschluss.

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Im Berichtsjahr nahm der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns vor allem infolge des pandemiebedingten Ergebnisrückgangs auf 35,0 (39,9) Mrd. € ab. Die Veränderung im Working Capital lag bei −10,1 (−22,0) Mrd. €. Die Covid-19-Pandemie wirkte sich unter anderem in Form eines Forderungsabbaus, einschließlich des Finanzdienstleistungsgeschäfts, einer geringeren Bevorratung infolge der Produktionsreduzierungen, niedrigerer sonstiger Rückstellungen sowie eines geringeren Aufbaus der Verbindlichkeiten aus. Aus der Dieselthematik ergaben sich Mittelabflüsse, die höher ausfielen als im Geschäftsjahr 2019. Mit 24,9 (18,0) Mrd. € konnte der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft gegenüber Vorjahr deutlich verbessert werden.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2020 auf 18,4 (20,1) Mrd. € und lag damit im Wesentlichen aufgrund geringerer Sachinvestitionen unter dem Vorjahr.

In der Finanzierungstätigkeit flossen, vor allem zur Stärkung der Brutto-Liquidität, im Berichtsjahr insgesamt Mittel in Höhe von 7,6 Mrd € zu; im Vorjahr wurde ein Mittelabfluss in Höhe von −0,9 Mrd. € verzeichnet. Die Finanzierungstätigkeit beinhaltet im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Im Juni 2020 wurden Hybridanleihen in Höhe von insgesamt 3,0 Mrd. € erfolgreich platziert. Im September 2020 emittierte Volkswagen Green Bonds in Höhe von 2,0 Mrd. €. Die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG führte im Oktober 2020 zu einem Mittelabfluss in gleicher Höhe wie im Vorjahr. Im Geschäftsjahr 2019 waren der Erwerb angedienter MAN Aktien infolge der Kündigung des BGAV sowie der Zahlungsmittelzufluss aus dem Börsengang von TRATON zu berücksichtigen.

Der Volkswagen Konzern verzeichnete am Ende des Berichtszeitraums einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 33,4 (24,3) Mrd. €.

Die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns lag am 31. Dezember 2020 bei −137,4 Mrd. €, am Jahresende 2019 waren es −148,0 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Von Januar bis Dezember 2020 fiel der Brutto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile ergebnisbedingt mit 23,6 Mrd € um 5,5 Mrd € niedriger aus als im Vorjahr. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf 1,1 (1,6) Mrd. €, wobei die einzelnen Quartale sehr unterschiedlichen Veränderungen unterlagen. Die Covid-19-Pandemie wirkte sich unter anderem in Form einer geringeren Bevorratung infolge der Produktionsreduzierungen, eines Forderungsabbaus sowie geringerer Verbindlichkeiten und niedrigerer sonstiger Rückstellungen aus. Die Mittelabflüsse aus der Dieselthematik waren höher als ein Jahr zuvor. In der Folge verringerte sich der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft um 6,0 Mrd. € auf 24,7 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts nahm mit 18,4 Mrd. € um 1,5 Mrd. € ab. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) gingen um um 2,9 Mrd. € auf 11,1 Mrd. € zurück. Die Sachinvestitionsquote lag trotz pandemiebedingt geringerer Umsatzerlöse aufgrund von deutlich gesunkenen Sachinvestitionen mit 6,1 (6,6) % unter dem Vorjahreswert. Die Sachinvestitionen flossen vor-

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN 2020	VOLKSWAGEN KONZERN 2019	AUTOMOBILE[1] 2020	AUTOMOBILE[1] 2019	FINANZDIENSTLEISTUNGEN 2020	FINANZDIENSTLEISTUNGEN 2019
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**24.329**	**28.113**	**18.098**	**23.354**	**6.231**	**4.759**
Ergebnis vor Steuern	11.667	18.356	8.891	15.137	2.776	3.219
Ertragsteuerzahlungen	−2.646	−2.914	−2.009	−2.187	−637	−726
Abschreibungen[2]	27.069	24.439	17.798	15.958	9.272	8.480
Veränderung der Pensionen	806	342	767	320	39	23
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	536	460	584	520	−48	−59
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen[3]	−2.461	−734	−2.388	−651	−73	−83
Brutto-Cash-flow	**34.971**	**39.950**	**23.642**	**29.097**	**11.329**	**10.853**
Veränderung Working Capital	**−10.070**	**−21.966**	**1.079**	**1.636**	**−11.148**	**−23.603**
Veränderung der Vorräte	1.334	−674	1.406	−345	−72	−329
Veränderung der Forderungen	712	−893	45	−1.176	668	283
Veränderung der Verbindlichkeiten	540	2.297	−138	1.564	678	733
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	−2	1.304	−214	1.400	211	−96
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	−12.914	−13.204	52	−110	−12.966	−13.095
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	260	−10.796	−72	303	332	−11.099
Cash-flow laufendes Geschäft	**24.901**	**17.983**	**24.721**	**30.733**	**180**	**−12.750**
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	**−18.372**	**−20.076**	**−18.364**	**−19.898**	**−8**	**−178**
davon: Sachinvestitionen	−11.273	−14.230	−11.065	−14.007	−208	−223
Entwicklungskosten (aktiviert)	−6.473	−5.171	−6.473	−5.171	–	–
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	−1.037	−913	−1.188	−716	151	−196
Netto-Cash-flow[4]	***6.529***	***−2.093***	***6.357***	***10.835***	***172***	***−12.928***
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehen und Termingeldanlagen	−4.319	−1.069	−3.015	−5.018	−1.304	3.949
Investitionstätigkeit	**−22.690**	**−21.146**	**−21.379**	**−24.916**	**−1.312**	**3.771**
Finanzierungstätigkeit	**7.637**	**−865**	**2.938**	**−11.278**	**4.699**	**10.413**
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	−238	1.368	−238	1.368	–	–
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	2.984	–	2.952	−970	33	970
MAN Minderheitsaktionäre: Ausgleichzahlungen und Erwerb angedienter Aktien	2	−1.109	2	−1.109	–	–
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	−745	243	−619	205	−125	38
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	−0	1	−0	1	0	−0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**9.103**	**−3.784**	**5.660**	**−5.256**	**3.443**	**1.472**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.12.[5]	**33.432**	**24.329**	**23.758**	**18.098**	**9.674**	**6.231**
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	32.645	29.099	15.868	13.458	16.777	15.641
Brutto-Liquidität	**66.078**	**53.428**	**39.626**	**31.556**	**26.451**	**21.872**
Kreditstand	−203.457	−201.468	−12.830	−10.280	−190.627	−191.189
Netto-Liquidität[6]	**−137.380**	**−148.040**	**26.796**	**21.276**	**−164.176**	**−169.316**

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
2 Saldiert mit Zuschreibungen.
3 Im Wesentlichen Bewertung von Finanzinstrumenten zu Marktwerten und Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.
4 Netto-Cash-flow: Cash-flow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehen und Termingeldanlagen).
5 Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.
6 Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren, Darlehen an verbundene Unternehmen und Joint Ventures sowie Termingeldanlagen abzüglich Kreditstand (Lang- und Kurzfristige Finanzschulden).

nehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in 2020 und 2021 in den Markt eingeführt haben beziehungsweise einführen werden oder für die entsprechend die Produktion startet. Dies sind im Wesentlichen Fahrzeuge der ID.-Familie sowie der Modellreihen Golf, Audi Q4 e-tron, Audi Q6 e-tron, Audi e-tron GT, ŠKODA Enyaq, die neue Generation des ŠKODA Fabia, die SEAT Leon Familie sowie der CUPRA Formentor, der Porsche Taycan, Porsche Macan und von Bentley der Bentayga. Weitere Investitionsschwerpunkte bildeten die ökologische Ausrichtung unserer Modellpalette, die Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte und unsere modularen Baukästen. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten stiegen auf 6,5 (5,2) Mrd. €, was im Wesentlichen auf die seit Ende 2019 auf Markenebene durchzuführenden Produktwerthaltigkeitseinschätzungen zurückzuführen ist. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ nahm infolge strategischer Investitionen in diverse Unternehmen, vor allem in das Joint Venture Argo AI, um 0,5 Mrd. € auf 1,2 Mrd. € zu, gegenläufig wirkte der Mittelzufluss aus dem Verkauf von Renk.

Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile sank im Berichtsjahr um 4,5 Mrd. € auf 6,4 Mrd. €.

Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden und verzeichnete im Geschäftsjahr 2020 insgesamt einen Mittelzufluss von 2,9 Mrd. €. Dies diente der Stärkung der Brutto-Liquidität und führte zu höheren Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten. Aus den im Juni 2020 über die Volkswagen International Finance N.V. erfolgreich begebenen Hybridanleihen im Gesamtnennbetrag von 3,0 Mrd. € ergaben sich Mittelzuflüsse. Hierbei handelt es sich zum einen um eine 1,5 Mrd. € Anleihe, die mit einem Kupon von 3,5 % ausgestattet und erstmals nach fünf Jahren kündbar ist, und zum anderen um eine 1,5 Mrd. € Anleihe, die einen Kupon von 3,875 % hat und erstmals nach neun Jahren gekündigt werden kann. Beide Anleihen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – das Eigenkapital. Von den Hybridanleihen waren 3,0 Mrd. € als Kapitaleinzahlung zu klassifizieren, die die Netto-Liquidität erhöhten. Zudem sind die im September 2020 platzierten Green Bonds über 2,0 Mrd. € in der Finanzierungstätigkeit enthalten. An die Aktionäre der Volkswagen AG wurde im Oktober 2020 eine Dividende in Höhe von 2,4 (2,4) Mrd. € ausgeschüttet. In der Position „Kapitaltransaktionen mit Minderheiten“ ist der Mittelabfluss von 0,2 Mrd. € für die vollständige Übertragung der außenstehenden Audi Aktien auf die Volkswagen AG ausgewiesen. Im Vorjahr flossen im Rahmen der Finanzierungstätigkeit Mittel in Höhe von 11,3 Mrd. € ab. Hierin enthalten war auch der Erwerb angedienter MAN Aktien infolge der Kündigung des BGAV mit der MAN SE, während der Zahlungsmittelzugang aus dem Börsengang von TRATON gegenläufig wirkte.

Am Ende des Berichtsjahres verzeichnete der Konzernbereich Automobile eine um 5,5 Mrd. € gestiegene Netto-Liquidität in Höhe von 26,8 Mrd. €. Der Anteil der Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile an den Umsatzerlösen des Konzerns erhöhte sich aufgrund der gestiegenen Netto-Liquidität und des Umsatzrückgangs im Berichtsjahr auf 12,0 (8,4) %.

FINANZIELLE SITUATION IM BEREICH PKW

Mio. €	2020	2019
Brutto-Cash-flow	21.823	25.474
Veränderung Working Capital	331	3.053
Cash-flow laufendes Geschäft	22.154	28.528
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	−16.762	−20.254
Netto-Cash-flow	5.392	8.273

Im Geschäftsjahr 2020 erzielte der Bereich Pkw infolge des pandemiebedingten Ergebnisrückgangs einen um 3,7 Mrd. € unter dem Vorjahr liegenden Brutto-Cash-flow von 21,8 Mrd. €. Die Veränderung des Working Capital lag bei 0,3 (3,1) Mrd. €. Die Covid-19-Pandemie wirkte sich unter anderem in Form einer geringeren Bevorratung, eines niedrigeren Forderungsaufbaus, eines Rückgangs der Verbindlichkeiten sowie geringerer sonstiger Rückstellungen aus. Die Mittelabflüsse aus der Dieselthematik fielen im Berichtszeitraum höher aus als ein Jahr zuvor. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft ging um 6,4 Mrd. € auf 22,2 Mrd. € zurück. Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Bereichs Pkw verringerte sich auf 16,8 (20,3) Mrd. €. Die Sachinvestitionen waren rückläufig, während die aktivierten Entwicklungskosten zunahmen. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ erhöhte sich aufgrund von strategischen Investitionen in diverse Unternehmen, vor allem in das Joint Venture Argo AI. Der Netto-Cash-flow des Bereichs Pkw gab um 2,9 Mrd. € auf 5,4 Mrd. € nach.

FINANZIELLE SITUATION IM BEREICH NUTZFAHRZEUGE

Mio. €	2020	2019
Brutto-Cash-flow	1.845	3.357
Veränderung Working Capital	159	–1.249
Cash-flow laufendes Geschäft	2.004	2.108
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–1.328	603
Netto-Cash-flow	676	2.711

Von Januar bis Dezember 2020 ging der Brutto-Cash-flow des Bereichs Nutzfahrzeuge ergebnisbedingt infolge der Covid-19-Pandemie um 1,5 Mrd. € auf 1,8 Mrd. € zurück. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf 0,2 (–1,2) Mrd. €. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft nahm um 0,1 Mrd. € auf 2,0 Mrd. € ab. Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts war höher als im Vorjahr, in dem der konzerninterne Verkauf des Power-Engineering-Geschäfts zu einem Mittelzufluss geführt hatte. Der Netto-Cash-flow ging auf 0,7 (2,7) Mrd. € zurück.

FINANZIELLE SITUATION IM BEREICH POWER ENGINEERING

Mio. €	2020	2019
Brutto-Cash-flow	–25	265
Veränderung Working Capital	588	–168
Cash-flow laufendes Geschäft	562	98
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–274	–247
Netto-Cash-flow	289	–150

Im Berichtsjahr lag der Brutto-Cash-flow des Bereichs Power Engineering mit 0,0 (0,3) Mrd. € insbesondere aufgrund des schlechteren Ergebnisses unter dem Wert des Vorjahres. Aufgrund des Abbaus von Forderungen und der noch nicht zahlungswirksamen Restrukturierungsaufwendungen belief sich die Veränderung im Working Capital auf 0,6 (–0,2) Mrd. €. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft stieg im Vergleich zum Vorjahr um 0,5 Mrd. € auf 0,6 Mrd. €. Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts erhöhte sich um 10,6 % auf 0,3 Mrd. €. Der Netto-Cash-flow verbesserte sich um 0,4 Mrd. € auf 0,3 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Finanzdienstleistungsbereich

Von Januar bis Dezember 2020 verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 11,3 (10,9) Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital belief sich aufgrund einer geringeren Mittelbindung infolge des nachfragebedingt gesunkenen Geschäftsvolumens nach Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 auf –11,1 (–23,6) Mrd. €. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft verbesserte sich um 12,9 Mrd. € auf 0,2 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag mit 0,0 (0,2) Mrd. € unter dem Wert des Vorjahres.

Die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen enthält vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und übrigen Finanzschulden; im Berichtsjahr flossen insgesamt Mittel in Höhe von 4,7 Mrd. € zur Refinanzierung des Geschäftsvolumens zu, im Vorjahr waren es 10,4 Mrd. €.

Die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen lag am Ende des Berichtsjahres bei –164,2 Mrd. €; am 31. Dezember 2019 hatte sie –169,3 Mrd. € betragen.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Mit 497,1 Mrd. € übertraf die Bilanzsumme des Volkswagen Konzerns am Ende des Geschäftsjahres 2020 den Vorjahreswert um 1,9 %. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf die Stärkung der Brutto-Liquidität und die im zweiten Quartal 2020 erfolgreich platzierten Hybridanleihen zurückzuführen. Währungskurseffekte wirkten gegenläufig Die Struktur der Konzernbilanz zum Bilanzstichtag ist in diesem Kapitel grafisch dargestellt. Das Eigenkapital des Volkswagen Konzerns nahm um 5,1 Mrd. € auf 128,8 Mrd. € zu. Die Eigenkapitalquote lag bei 25,9 (25,3) %.

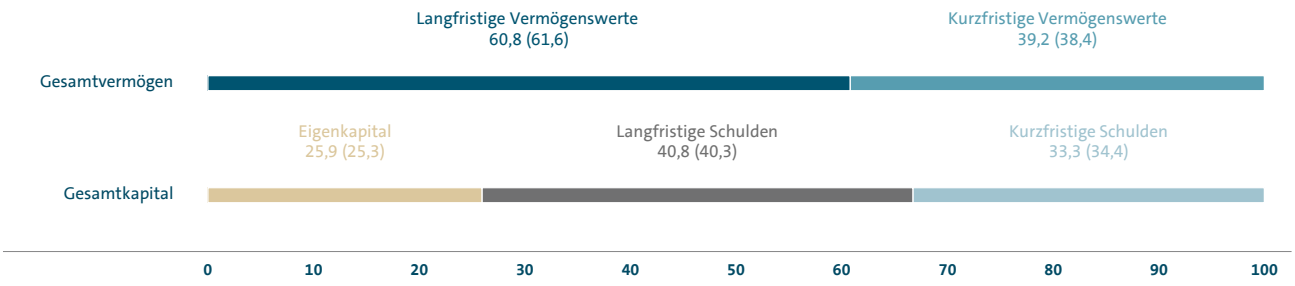
Am Ende des Geschäftsjahres 2020 lagen außerbilanzielle Verpflichtungen in Form von Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 8,6 (8,5) Mrd. € und in Form von Finanzgarantien in Höhe von 0,4 (0,4) Mrd. € vor. Zudem bestanden Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 22,0 Mrd. €, die den Vorjahreswert von 20,0 Mrd. € überstiegen. Die Eventualverbindlichkeiten beziehen sich vor allem auf Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik sowie auf mögliche Belastungen aus Steuerrisiken im Bereich Nutzfahrzeuge in Brasilien. Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen ergeben sich im Wesentlichen aus Bestellobligos für Sachanlagen sowie aus unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden. Des Weiteren sind hier Verpflichtungen für zugesagte Investitionen in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologie fördern, enthalten. Diese Zusagen wurden im Rahmen der Vergleichsvereinbarungen in den USA im Zusammenhang mit der Dieselthematik getroffen. In den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen sind hierfür 0,9 Mrd. € enthalten. Außerdem ist hier die Kaufpreiszahlung für den Erwerb aller ausstehenden Aktien an Navistar in Höhe von insgesamt rund 3,7 Mrd. USD berücksichtigt, da das Merger Agreement zwischen TRATON und Navistar aufschiebende Bedingungen enthält und die Kaufpreiszahlung vorerst nicht zu passivieren ist.

BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER

	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE[1]		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
Mio. €	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	**302.170**	**300.608**	**156.861**	**153.736**	**145.309**	**146.873**
Immaterielle Vermögenswerte	67.968	66.214	67.781	66.010	187	204
Sachanlagen	63.884	66.152	62.807	65.043	1.077	1.110
Vermietete Vermögenswerte	50.686	48.938	1.512	2.084	49.174	46.853
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	82.565	86.973	−377	−390	82.942	87.363
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	37.067	32.331	25.137	20.989	11.930	11.342
Kurzfristige Vermögenswerte	**194.944**	**187.463**	**97.236**	**93.081**	**97.708**	**94.382**
Vorräte	43.823	46.742	39.055	41.898	4.768	4.844
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	58.006	58.615	−557	−640	58.562	59.255
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	38.044	38.620	17.012	17.803	21.033	20.817
Wertpapiere	21.162	16.769	17.503	13.546	3.658	3.223
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	33.909	25.923	24.222	19.679	9.687	6.243
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	795	–	795	–	–
Bilanzsumme	**497.114**	**488.071**	**254.097**	**246.816**	**243.017**	**241.255**
Passiva						
Eigenkapital	**128.783**	**123.651**	**96.733**	**92.774**	**32.050**	**30.877**
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	111.336	109.117	79.913	78.872	31.423	30.246
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	15.713	12.663	15.713	12.663	–	–
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	127.049	121.781	95.626	91.535	31.423	30.246
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	1.734	1.870	1.107	1.239	627	631
Langfristige Schulden	**202.921**	**196.497**	**93.523**	**90.822**	**109.398**	**105.675**
Finanzschulden	114.809	113.556	15.637	17.592	99.173	95.965
Rückstellungen für Pensionen	45.081	41.389	44.207	40.631	874	759
Sonstige Schulden	43.031	41.551	33.680	32.600	9.352	8.951
Kurzfristige Schulden	**165.410**	**167.924**	**63.840**	**63.220**	**101.569**	**104.703**
Finanzschulden	88.648	87.912	−2.806	−7.312	91.454	95.224
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.677	22.745	19.539	19.603	3.137	3.142
Sonstige Schulden	54.085	56.896	47.107	50.559	6.978	6.337
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltene Schulden	–	370	–	370	–	–
Bilanzsumme	**497.114**	**488.071**	**254.097**	**246.816**	**243.017**	**241.255**

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

STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2020
in Prozent



Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Zum 31. Dezember 2020 stiegen die Immateriellen Vermögenswerte des Konzernbereichs Automobile unter anderem aufgrund gestiegener Aktivierungen von Entwicklungskosten gegenüber dem Geschäftsjahr 2019 leicht. Die Sachanlagen gingen aufgrund von Wechselkurseffekten und über den Zugängen liegenden Abschreibungen zurück. Die At Equity bewerteten Anteile nahmen zu: Den unter Vorjahr liegenden Geschäftsergebnissen der chinesischen Joint Ventures standen niedrigere Dividendenbeschlüsse sowie Zugänge von Anteilen wie der Argo AI, QuantumScape, Anhui Jianghuai Automobile Group Holdings und Northvolt gegenüber. Die langfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen zu. Insgesamt erhöhten sich die Langfristigen Vermögenswerte um 3,1 Mrd. € auf 156,9 Mrd. €.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte übertrafen mit 97,2 (93,1) Mrd. € den Wert zum Jahresende 2019. Die darin enthaltenen Vorräte gingen infolge der pandemiebedingten Produktionsreduzierungen sowie wechselkursbedingt zurück. Der Wertpapier- und Zahlungsmittelbestand im Konzernbereich Automobile stieg um 8,5 Mrd. € auf 41,7 Mrd. €.

Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasste im Vorjahr die abgehenden Buchwerte der im Geschäftsjahr erfolgten Einbringung der AID in das Joint Venture Argo AI sowie jene aus der Veräußerung von Renk.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile war am Ende des Geschäftsjahrs 2020 mit 96,7 Mrd € um 4,3 % höher als ein Jahr zuvor. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem positiven Ergebnis, den im Juni 2020 begebenen Hybridanleihen sowie aus positiven Effekten aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung. Die Währungsumrechnung, die durch die Hauptversammlung beschlossene Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG sowie gestiegene versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen reduzierten das Eigenkapital. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen den Minderheitsaktionären von TRATON zuzurechnen. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 38,1 (37,6) %.

Die Langfristigen Schulden erhöhten sich um 2,7 Mrd. € auf 93,5 Mrd. €. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden gingen im Wesentlichen aufgrund von Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten sowie währungsbedingt zurück, gegenläufig wirkten in dieser Position die im September 2020 begebenen Green Bonds. Die Pensionsrückstellungen legten vor allem aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes gegenüber dem Vergleichswert 2019 zu.

Die Kurzfristigen Schulden lagen mit 63,8 (63,2) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Die kurzfristigen Finanzschulden beliefen sich vor allem infolge der Umgliederungen in den kurzfristigen Bereich auf –2,8 (–7,3) 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 kurzfristigen sonstigen Schulden gingen im Wesentlichen aufgrund von Effekten aus der Derivatebewertung sowie aufgrund von geringeren Verbindlichkeiten aus Buyback-Geschäften zurück. Die sonstigen Rückstellungen verringerten sich vor allem bedingt durch Inanspruchnahmen im Zusammenhang mit der Dieselthematik.

Am Ende des Geschäftsjahres 2020 übertraf die Bilanzsumme des Konzernbereichs Automobile mit 254,1 Mrd. € den Wert vom 31. Dezember 2019 um 2,9 %.

BILANZSTRUKTUR IM BEREICH PKW

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Langfristige Vermögenswerte	130.237	126.387
Kurzfristige Vermögenswerte	83.180	75.459
Bilanzsumme	**213.417**	**201.846**
Eigenkapital	81.423	75.773
Langfristige Schulden	82.263	78.679
Kurzfristige Schulden	49.731	47.394

BILANZSTRUKTUR IM BEREICH NUTZFAHRZEUGE

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Langfristige Vermögenswerte	24.777	25.143
Kurzfristige Vermögenswerte	11.256	13.420
Bilanzsumme	**36.033**	**38.563**
Eigenkapital	13.389	14.115
Langfristige Schulden	10.592	11.367
Kurzfristige Schulden	12.052	13.081

Am Jahresende 2020 waren die Immateriellen Vermögenswerte des Bereichs Pkw unter anderem aufgrund gestiegener Aktivierungen von Entwicklungkosten höher als am Bilanzstichtag 2019. Aufgrund von Wechselkurseffekten und über den Zugängen liegenden Abschreibungen nahmen die Sachanlagen ab. Die At Equity bewerteten Anteile stiegen im Vergleich zum 31. Dezember 2019: Den unter Vorjahr liegenden Geschäftsergebnissen der chinesischen Joint Ventures standen niedrigere Dividendenbeschlüsse der Gemeinschaftsunternehmen sowie Zugänge von Anteilen wie der Argo AI, QuantumScape, Anhui Jianghuai Automobile Group Holdings und Northvolt entgegen. Insgesamt erhöhten sich die Langfristigen Vermögenswerte im Vergleich zum Jahresende 2019 um 3,0%. Die Kurzfristigen Vermögenswerte legten um 10,2% zu. Die darin enthaltenen Vorräte sanken infolge der pandemiebedingten Produktionsreduzierungen sowie wechselkursbedingt. Der Bestand an Wertpapieren und Zahlungsmitteln übertraf im Bereich Pkw den Wert vom Jahresende 2019 deutlich. Am 31. Dezember 2020 verzeichnete der Bereich Pkw eine Bilanzsumme in Höhe von 213,4 (201,8) Mrd. €.

Das Eigenkapital des Bereichs Pkw lag hauptsächlich ergebnisbedingt mit 81,4 (75,8) Mrd. € über dem Wert vom 31. Dezember 2019. Die Langfristigen Schulden insgesamt waren um 4,6% höher als Ende 2019. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden erhöhten sich, die Pensionsrückstellungen stiegen im Wesentlichen aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes. Im Wesentlichen höhere kurzfristige Finanzschulden führten dazu, dass die Kurzfristigen Schulden um 4,9% über dem Wert vom Jahresende 2019 lagen. Vor allem geringere sonstige Rückstellungen – unter anderem bedingt durch Inanspruchnahmen im Zusammenhang mit der Dieselthematik – wirkten gegenläufig.

Am Ende des Berichtszeitraums nahmen die Sachanlagen des Bereichs Nutzfahrzeuge leicht zu, während die Vermieteten Vermögenswerte zurückgingen. Die Langfristigen Vermögenswerte insgesamt verringerten sich mit 24,8 (25,1) Mrd. € gegenüber dem letzten Bilanzstichtag 2019 leicht. Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 16,1% ab. Die darin enthaltenen Vorräte gingen infolge der pandemiebedingten Produktionsreduzierungen zurück. Der Bestand an Wertpapieren und Zahlungsmitteln verringerte sich im Berichtsjahr. Die Bilanzsumme blieb mit 36,0 Mrd. € um 2,5 Mrd. € unter dem Vorjahr.

Das Eigenkapital des Bereichs Nutzfahrzeuge lag mit 13,4 (14,1) Mrd. € unter dem Wert des Vorjahres. Die Langfristigen Schulden waren insgesamt um 6,8% niedriger als am 31. Dezember 2019. Die sonstigen langfristigen Schulden gingen zurück. Die Kurzfristigen Schulden verringerten sich insgesamt um 7,9%. Die darin enthaltenen kurzfristigen Sonstigen Schulden nahmen im Vergleich zum Vorjahresbilanzstichtag ab.

BILANZSTRUKTUR IM BEREICH POWER ENGINEERING

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Langfristige Vermögenswerte	1.847	2.206
Kurzfristige Vermögenswerte	2.800	4.202
Bilanzsumme	**4.647**	**6.408**
Eigenkapital	1.922	2.885
Langfristige Schulden	668	777
Kurzfristige Schulden	2.057	2.746

Im Bereich Power Engineering nahmen die Immateriellen Vermögenswerte und die Sachanlagen am 31. Dezember 2020 im Vergleich zum Vorjahresbilanzstichtag ab. Die Langfristigen Vermögenswerte verringerten sich insgesamt um 16,3 %. Die Kurzfristigen Vermögenswerte gingen um 33,4 % zurück, der darin enthaltene Zahlungsmittelbestand reduzierte sich deutlich. Im Vorjahr waren in der Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ die abgegangenen Buchwerte der Vermögenswerte aus dem im Oktober 2020 vollzogenen Verkauf von Renk enthalten. Die Bilanzsumme des Bereichs Power Engineering reduzierte sich in der Folge auf 4,6 (6,4) Mrd. € am Ende des Geschäftsjahr 2020.

Am Jahresende 2020 verzeichnete der Bereich Power Engineering ein Eigenkapital in Höhe von 1,9 (2,9) Mrd. €. Die Langfristigen Schulden fielen insgesamt niedriger aus als ein Jahr zuvor. Die Kurzfristigen Schulden gingen gegenüber dem Jahresende 2019 ebenfalls zurück. Die hierin enthaltenen Finanzschulden reduzierten sich deutlich, während sich die sonstigen Rückstellungen aufgrund von Rückstellungen für Restrukturierungsmaßnahmen erhöhten. In den Kurzfristigen Schulden waren zum Jahresende 2019 zudem die Buchwerte der Schulden von Renk enthalten, die mit der Veräußerung von Renk im Jahr 2020 abgegangen sind.

Bilanzstruktur im Finanzdienstleistungsbereich

Am 31. Dezember 2020 verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen eine Bilanzsumme in Höhe von 243,0 (241,3) Mrd. €; sie lag damit leicht über dem Wert des letztjährigen Bilanzstichtags.

Die Langfristigen Vermögenswerte gaben im Vergleich zum Vorjahresende um 1,1 % auf 145,3 Mrd. € nach; die darin enthaltenen Sachanlagen waren nahezu unverändert. Die Vermieteten Vermögenswerte erhöhten sich, die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen nahmen infolge der Covid-19-Pandemie volumen- und währungsbedingt ab.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte stiegen auf 97,7 (94,4) Mrd. €. Die kurzfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen fielen im Wesentlichen pandemiebedingt niedriger aus als Ende 2019. Mit 13,3 Mrd. € übertraf der Bestand an Wertpapieren und Zahlungsmitteln im Konzernbereich Finanzdienstleistungen den Wert vom Jahresende 2019 um 3,9 Mrd. €.

Am 31. Dezember 2020 entfielen rund 48,9 (49,4) % der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen war am Ende des Berichtsjahres mit 32,0 Mrd € um 3,8 % höher als ein Jahr zuvor. Negative Wechselkurseffekte standen dem positiven Ergebnis gegenüber. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 13,2 (12,8) %.

Die Langfristigen Schulden erhöhten sich insgesamt vor allem aufgrund von gestiegenen langfristigen Finanzschulden und höheren sonstigen Rückstellungen um 3,5 %. Gesunkene kurzfristige Finanzschulden, denen höhere sonstige kurzfristige Schulden entgegenstanden führten dazu, dass die Kurzfristigen Schulden insgesamt abnahmen.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft lag mit 28,9 (32,5) Mrd. € unter dem Wert vom Jahresende 2019.

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG

Das finanzielle Zielsystem des Volkswagen Konzerns sieht als Kernelement die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes vor. Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile effizient zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir seit vielen Jahren ein wertorientiertes Steuerungskonzept mit der relativen Kennzahl Kapitalrendite (RoI) und der absoluten Erfolgsgröße Wertbeitrag[1], eine an den Kapitalkosten ausgerichtete Kennzahl.

Die Kapitalrendite dient in der strategischen und operativen Steuerung als konsistente Zielvorgabe. Übersteigt die Kapitalrendite den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, ergibt sich eine Wertsteigerung des investierten Vermögens beziehungsweise ein positiver Wertbeitrag. Mit dem Konzept der wertorientierten Steuerung kann der Erfolg des Konzernbereichs Automobile und einzelner Geschäftseinheiten beurteilt werden. Darüber hinaus wird so die Ertragskraft unserer Produkte, Produktlinien und Projekte – etwa neuer Werke – messbar.

Komponenten des Wertbeitrags

Das Operative Ergebnis nach Steuern und die Kapitalkosten des investierten Vermögens bestimmen die Höhe des Wertbeitrags[1].

Das Operative Ergebnis dokumentiert die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Automobilbereichs und stellt zunächst eine Größe vor Steuern dar. Auf Basis der international unterschiedlichen Ertragsteuersätze unserer Gesellschaften wenden wir zur Ermittlung des Operativen Ergebnisses nach Steuern pauschal einen durchschnittlichen Steuersatz von 30 % an.

1 Der Wertbeitrag entspricht dem Economic Value Added (EVA®). EVA® ist ein eingetragenes Warenzeichen der Unternehmensberatungsgesellschaft Stern Stewart & Co.

Die Multiplikation des Kapitalkostensatzes mit dem durchschnittlichen investierten Vermögen ergibt die Kapitalkosten. Das investierte Vermögen berechnet sich aus der Summe der Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen), vermindert um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sowie erhaltene Anzahlungen). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

Da das Konzept der wertorientierten Steuerung nur das operative Geschäft umfasst, werden Vermögenspositionen aus dem Beteiligungsengagement oder aus der Anlage liquider Mittel bei der Berechnung des investierten Vermögens nicht berücksichtigt. Diese Vermögenspositionen werden über das Finanzergebnis verzinst.

Ermittlung des aktuellen Kapitalkostensatzes

Der Kapitalkostensatz stellt den gewichteten Durchschnitt der Verzinsungsansprüche an das Eigen- und Fremdkapital dar.

Der Eigenkapitalkostensatz wird mit Hilfe des Kapitalmarktmodells CAPM (Capital Asset Pricing Model) bestimmt.

Dieses Modell basiert auf dem Zinssatz langfristiger risikofreier Bundesanleihen, erhöht um die Risikoprämie einer Anlage am Aktienmarkt. Die Risikoprämie setzt sich aus einem allgemeinen Marktrisiko sowie einem spezifischen Unternehmensrisiko zusammen.

Die allgemeine Risikoprämie, die das generelle Risiko einer Kapitalanlage am Aktienmarkt widerspiegelt, beläuft sich auf 7,5 %.

Das spezifische Unternehmensrisiko – die Schwankungen des Kurses der Volkswagen Vorzugsaktie – wird im Rahmen der Beta-Faktor-Ermittlung im Vergleich zum MSCI World Index abgebildet. Mit dem MSCI World Index wird ein Maßstab unterlegt, der für Investoren einen weltweiten Kapitalmarktanspruch widerspiegelt.

Der Betrachtungszeitraum für die Beta-Faktor-Ermittlung erstreckt sich über 5 Jahre mit jährlichen Beta-Werten auf wöchentlicher Basis und einer anschließenden Durchschnittsbildung. Für 2020 wurde ein Beta-Faktor von 1,26 (1,17) ermittelt.

Der Fremdkapitalkostensatz basiert auf der durchschnittlichen Verzinsung langfristiger Kredite. Weil die Fremdkapitalzinsen steuerlich abzugsfähig sind, wird der Fremdkapitalkostensatz um den Steuervorteil von 30 % adjustiert.

Nach Gewichtung auf Basis einer festen Relation für die Marktwerte des Eigen- und Fremdkapitals ergibt sich für den Konzernbereich Automobile für das Jahr 2020 ein effektiver Kapitalkostensatz von 6,5 (6,3) %.

KAPITALKOSTENSATZ NACH STEUERN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

%	2020	2019
Zinssatz für risikofreie Anlagen	−0,2	0,0
Marktrisikoprämie	7,5	7,5
Spezifische Risikoprämie Volkswagen	2,0	1,3
(Beta-Faktor Volkswagen)	(1,26)	(1,17)
Eigenkapitalkostensatz nach Steuern	**9,3**	**8,8**
Fremdkapitalzinssatz	1,4	1,9
Steuervorteil	−0,4	−0,6
Fremdkapitalkostensatz nach Steuern	**1,0**	**1,3**
Anteil des Eigenkapitals	66,7	66,7
Anteil des Fremdkapitals	33,3	33,3
Kapitalkostensatz nach Steuern	**6,5**	**6,3**

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG IM BERICHTSJAHR

Das Operative Ergebnis nach Steuern des Konzernbereichs Automobile inklusive des anteiligen Operativen Ergebnisses der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen fiel im Geschäftsjahr 2020 vor allem aufgrund der anhaltenden, negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 mit 7.450 (13.019) Mio. € niedriger aus als ein Jahr zuvor. Neben insbesondere dem Umsatzrückgang infolge des pandemiebedingten Absinkens der Kundennachfrage führten Turbulenzen auf den Kapitalmärkten zu negativen Effekten aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten. Zudem wirkten Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen ergebnismindernd. Positiv wirkten geringere Kosten. Zudem wurde aus der Einbringung der AID in das Joint Venture Argo AI und aus dem Verkauf von Renk jeweils ein Ertrag erzielt. Negative Sondereinflüsse belasteten das Operative Ergebnis, jedoch in geringerem Umfang als im Vorjahr. Da Ergebnis- und Vermögenseffekte aus der Kaufpreisallokation außerhalb der operativen Steuerungsmöglichkeiten des Managements liegen, werden sie nicht mitberücksichtigt.

Das investierte Vermögen sank unter anderem währungsbedingt im Berichtsjahr auf 114.907 (116.016) Mio. €. Der Rückgang war vor allem auf einen geringeren Vorratsbestand und niedrigere Sachanlagen zurückzuführen, denen höhere aktivierte Entwicklungskosten entgegenstanden.

Die Kapitalrendite (RoI) zeigt die erzielte periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Im Vergleich zum Vorjahr war sie ergebnisbedingt infolge der Covid-19-Pandemie rückläufig und lag mit 6,5 (11,2) % unter unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 %.

Die Kapitalkosten – das investierte Vermögen multipliziert mit dem Kapitalkostensatz – überstiegen mit 7.504 (7.328) Mio. € den Wert des Vorjahres leicht. Das pandemiebedingt belastete Operative Ergebnis nach Steuern führte nach Abzug der Kapitalkosten des investierten Vermögens zu einem Wertbeitrag in Höhe von –54 (5.691) Mio. €.

Weitere Informationen zur wertorientierten Steuerung finden Sie auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/news-and-publications/More_Publications.html unter dem Stichwort „Finanzielle Steuerungsgrößen des Volkswagen Konzerns".

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE[1]

Mio. €	2020	2019
Operatives Ergebnis nach Steuern	**7.450**	**13.019**
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	114.907	116.016
Kapitalrendite (RoI) in %	**6,5**	**11,2**
Kapitalkostensatz in %	6,5	6,3
Kapitalkosten des investierten Vermögens	**7.504**	**7.328**
Wertbeitrag	**–54**	**5.691**

1 Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (einschließlich der jeweiligen Vertriebs- und Komponentengesellschaften) und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF UND ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Der Vorstand der Volkswagen AG beurteilt den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage vor dem Hintergrund der umfassend und anhaltend negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 insgesamt positiv.

Die Covid-19-Pandemie hat das Geschäft des Volkswagen Konzerns im gesamten Berichtsjahr stark beeinträchtigt und führte zu geringeren Werten bei Auslieferungen, Umsatz und Ergebnis sowie zu Abweichungen gegenüber der ursprünglichen Prognose. In diesem Umfeld, das zudem von intensivem Wettbewerb, dem technologischen Wandel der Branche und zunehmendem Umweltbewusstsein geprägt war, konnten wir 9,3 Mio. Fahrzeuge an Kunden ausliefern. Die Umsatzerlöse des Konzerns gingen volumen- und wechselkursbedingt ebenfalls deutlich um 11,8 % zurück. In der Folge gab das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen auf 10,6 Mrd. € nach. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen verfehlte mit 4,8 % den ursprünglich prognostizierten Korridor von 6,5 bis 7,5 %. Inklusive der Sondereinflüsse aus der Dieselthematik belief sich die operative Umsatzrendite auf 4,3 %.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten spiegeln unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider; trotz gegensteuernder Maßnahmen war die F&E-Quote im Konzernbereich Automobile mit 7,6 % aufgrund des pandemiebedingten Umsatzrückgangs, wie letztlich erwartet, höher als im Vorjahr.

Infolge deutlich reduzierter Sachinvestitionen ging die Sachinvestitionsquote des Automobilbereichs auf 6,1 % zurück und lag damit in der ursprünglich erwarteten Bandbreite. Der Netto-Cash-flow fiel trotz der Covid-19-Pandemie mit 6,4 Mrd. € klar positiv aus, der Rückgang gegenüber Vorjahr war insbesondere auf das niedrigere Ergebnis und höhere Mittelabflüsse aus der Dieselthematik zurückzuführen. Die Netto-Liquidität verbesserte sich über die Prognose hinaus – auch aufgrund der erfolgreich platzierten Hybridanleihen – auf 26,8 Mrd. €.

Die Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile ging pandemiebedingt auf 6,5 % zurück und verfehlte den Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen.

SOLL-IST-VERGLEICH

	Ist 2019	Ursprüngliche Prognose für 2020	Angepasste Prognose für 2020	Ist 2020
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	11,0 Mio.	Größenordnung Vorjahr	deutlicher Rückgang	9,3 Mio.
Volkswagen Konzern				
Umsatzerlöse	252,6 Mrd. €	Steigerung bis 4 %	deutlicher Rückgang	222,9 Mrd. €
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen	7,6 %	6,5 – 7,5 %	positiv, < 6,5 %	4,8 %
Operative Umsatzrendite	6,7 %	6,5 – 7,5 %	positiv, < 6,5 %	4,3 %
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	19,3 Mrd. €	in der Bandbreite	gravierender Rückgang, positiv	10,6 Mrd. €
Operatives Ergebnis	17,0 Mrd. €	in der Bandbreite	gravierender Rückgang, positiv	9,7 Mrd. €
Bereich Pkw				
Umsatzerlöse	182,0 Mrd. €	moderate Steigerung	deutlicher Rückgang	156,3 Mrd. €
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen	8,0 %	6,5 – 7,5 %	in der Bandbreite, < 6,5 %	5,2 %
Operative Umsatzrendite	6,7 %	6,5 – 7,5 %	in der Bandbreite, < 6,5 %	4,6 %
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	14,5 Mrd. €	in der Bandbreite	gravierender Rückgang	8,2 Mrd. €
Operatives Ergebnis	12,2 Mrd. €	in der Bandbreite	gravierender Rückgang	7,2 Mrd. €
Bereich Nutzfahrzeuge				
Umsatzerlöse	26,4 Mrd. €	moderater Rückgang	deutlicher Rückgang	22,2 Mrd. €
Operative Umsatzrendite	6,3 %	4,0 – 5,0 %	in der Bandbreite, < 4,0 %	– 0,4 %
Operatives Ergebnis	1,7 Mrd. €	in der Bandbreite	gravierender Rückgang	– 79 Mio. €
Bereich Power Engineering				
Umsatzerlöse	4,0 Mrd. €	auf Vorjahresniveau	deutlicher Rückgang	3,6 Mrd. €
Operatives Ergebnis	– 93 Mio. €	geringerer Verlust	deutlich höherer Verlust	– 482 Mio. €
Konzernbereich Finanzdienstleistungen				
Umsatzerlöse	40,2 Mrd. €	Größenordnung Vorjahr	auf Vorjahresniveau	40,8 Mrd. €
Operatives Ergebnis	3,2 Mrd. €	Größenordnung Vorjahr	deutlicher Rückgang	3,0 Mrd. €
F&E-Quote im Konzernbereich Automobile	6,7 %	6,0 – 6,5 %	Anstieg, > 6,5 %	7,6 %
Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile	6,6 %	6,0 – 6,5 %	auf Vorjahresniveau	6,1 %
Netto-Cash-flow im Konzernbereich Automobile	10,8 Mrd. €	spürbarer Rückgang, klar positiv	deutlicher Rückgang, positiv	6,4 Mrd. €
Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile	21,3 Mrd. €	merkliche Steigerung	Größenordnung Vorjahr	26,8 Mrd. €
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile	11,2 %	leichte Steigerung, > 9 %	Rückgang, positiv, < 9 %	6,5 %

Volkswagen AG

(Kurzfassung nach HGB)

Absatz der Volkswagen AG liegt 2020 infolge der negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie unter Vorjahresniveau, Ergebnis konnte gesteigert werden.

JAHRESERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2020 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik weitere Sondereinflüsse in Höhe von 0,8 Mrd. € zu erfassen. Dies war im Wesentlichen auf weitere Vorsorgen für Rechtsrisiken zurückzuführen. Die Sondereinflüsse wirkten sich im Sonstigen betrieblichen Ergebnis mit –0,8 (–1,8) Mrd. € aus.

Die Umsatzerlöse verringerten sich im Berichtsjahr im Wesentlichen pandemiebedingt aufgrund der getroffenen Maßnahmen zur Eindämmung des Coronavirus SARS-CoV-2 im Vergleich zum Vorjahr um 16,2% auf 67,5 Mrd. €. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse lag bei 40,7 Mrd. € beziehungsweise 60,3%. Die Herstellungskosten nahmen um 15,1% auf 63,4 Mrd. € ab.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz sank entsprechend auf 4,1 (5,9) Mrd. €.

Die Vertriebs- und Allgemeinen Verwaltungskosten lagen im Berichtsjahr mit 7,3 Mrd. € um 0,7 Mrd. € unter dem Vorjahreswert.

Das Sonstige betriebliche Ergebnis stieg um 1,3 Mrd. € auf 0,4 Mrd. €. Der Anstieg resultierte insbesondere aus geringeren Aufwendungen für Rechts- und Prozessrisiken.

Der Anstieg im Finanzergebnis um 0,7 Mrd. € auf 9,8 Mrd. € resultierte im Wesentlichen aus niedrigeren Abschreibungen auf Finanzanlagen.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sanken auf –0,7 (–1,2) Mrd. €, insbesondere aufgrund des geringeren laufenden Steueraufwands sowie der Steuererstattungen für Vorjahre, sodass sich der Jahresüberschuss im Geschäftsjahr 2020 auf 6,3 (5,0) Mrd. € belief.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2020	2019
Umsatzerlöse	67.535	80.621
Herstellungskosten	–63.418	–74.700
Bruttoergebnis vom Umsatz	**4.117**	**5.921**
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	–7.269	–7.948
Sonstiges betriebliches Ergebnis	398	–914
Finanzergebnis[1]	9.787	9.115
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–693	–1.215
Ergebnis nach Steuern	**6.338**	**4.958**
Jahresüberschuss	**6.338**	**4.958**
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	855	0
Einstellung in die Gewinnrücklagen	–3.165	–1.685
Bilanzgewinn	**4.028**	**3.273**

1 Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	2020	2019
Anlagevermögen	130.377	120.823
Vorräte	6.542	5.554
Forderungen[1]	38.766	35.856
Flüssige Mittel	8.803	5.639
Bilanzsumme	**184.488**	**167.872**
Eigenkapital	39.549	35.629
Sonderposten mit Rücklageanteil	18	18
Langfristiges Fremdkapital	43.086	39.206
Mittelfristiges Fremdkapital	36.348	35.983
Kurzfristiges Fremdkapital	65.487	57.036

1 Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Die Bilanzsumme lag am 31. Dezember 2020 mit 184,5 Mrd. € um 16,6 Mrd. € über dem Vergleichswert 2019. Das Sachanlagevermögen erhöhte sich um 0,6 Mrd. €, die Investitionen überstiegen die Abschreibungen. Der Anstieg der Finanzanlagen auf 121,6 (112,8) Mrd. € resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung bestehender Anteile an verbundenen Unternehmen.

Das Anlagevermögen hatte einen Anteil an der Bilanzsumme von 70,7 (72,0) %.

Das Umlaufvermögen (inklusive Rechnungsabgrenzungsposten) belief sich am 31. Dezember 2020 auf 54,1 (47,0) Mrd. €. Die Vorräte erhöhten sich vor allem aufgrund der Bevorratung von Edelmetallen. Die Forderungen stiegen im Wesentlichen durch die Finanzierung von Tochtergesellschaften. Die Flüssigen Mittel erhöhten sich vor allem durch die Aufnahme von nicht disponiblen kurzfristigen Festgeldern.

Am Ende des Berichtsjahres lag das Eigenkapital bei 39,5 Mrd. €; der Anstieg resultierte insbesondere aus dem positiven Jahresergebnis. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 21,4 (21,2) %.

Die Sonstigen Rückstellungen verringerten sich um 1,5 Mrd. € auf 19,9 (21,4) Mrd. €, was im Wesentlichen auf die Inanspruchnahme von Vorsorgen aus der Dieselthematik zurückzuführen war. Die Rückstellungen für Pensionen stiegen insbesondere aufgrund veränderter Bewertungsparameter um 1,2 Mrd. € auf 19,0 Mrd. €, die Steuerrückstellungen erhöhten sich um 0,5 Mrd. € auf 4,3 Mrd. €.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten inklusive Rechnungsabgrenzungsposten um 12,5 Mrd. € auf 101,7 Mrd. € resultierte vor allem aus höheren Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen.

Der Finanzmittelfonds der Volkswagen AG, bestehend aus Flüssigen Mitteln mit einer Fälligkeit von weniger als drei Monaten, abzüglich jederzeit fälliger Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie aus Cash-Pooling, hat sich im Vergleich zum Vorjahr von −7,6 Mrd. € auf −5,1 Mrd. € verbessert. Der verzinsliche Anteil des Fremdkapitals beträgt 89,8 (78,2) Mrd. €. Die wirtschaftliche Lage der Volkswagen AG beurteilen wir vor dem Hintergrund der umfassend und anhaltend negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 ebenso als insgesamt positiv wie die des Volkswagen Konzerns.

DIVIDENDENPOLITIK

Unsere Dividendenpolitik fügt sich in unsere Finanzstrategie ein. Im Interesse aller Stakeholder streben wir eine kontinuierliche Dividendenentwicklung an, die unsere Aktionäre angemessen am Geschäftserfolg beteiligt. Daher berücksichtigt die vorgeschlagene Höhe der Dividende unsere finanzwirtschaftlichen Ziele, insbesondere die Absicherung einer soliden finanziellen Basis im Rahmen der Umsetzung unserer Strategie.

Mit der Konzernstrategie haben wir uns eine Ausschüttungsquote von mindestens 30 % als Ziel gesetzt. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Konzernergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Sie beträgt für das Berichtsjahr 29,0 % und lag im Vorjahr bei 18,1 %.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Im Geschäftsjahr 2020 ergab sich ein Bilanzgewinn in Höhe von 4,0 Mrd. €. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, daraus eine Dividende von insgesamt 2,4 Mrd. €, das bedeutet 4,80 € je Stammaktie und 4,86 € je Vorzugsaktie, auszuschütten.

GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG

€	2020
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.283 Mio. €)	2.418.589.589,10
davon auf: Stammaktien	1.416.431.126,40
Vorzugsaktien	1.002.158.462,70
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	1.609.493.827,80
Bilanzgewinn	**4.028.083.416,90**

LEISTUNGEN AN DIE BELEGSCHAFT DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2020	%	2019	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	7.477	70,6	8.421	70,7
Soziale Abgaben	1.379	13,0	1.502	12,6
Bezahlte Ausfallzeiten	1.099	10,4	1.310	11,0
Altersversorgung	634	6,0	682	5,7
Gesamtaufwand	**10.588**	**100,0**	**11.916**	**100,0**

ABSATZ

Die Volkswagen AG setzte im Geschäftsjahr 2020 insgesamt 1.941.821 (2.580.553) Fahrzeuge ab. Die Verringerung war im Wesentlichen begründet durch die negativen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie. Der Anteil der im Ausland abgesetzten Fahrzeuge lag bei 64,9 (67,6) %.

PRODUKTION

Im Berichtsjahr fertigte die Volkswagen AG in ihren fahrzeugproduzierenden Werken Wolfsburg, Hannover und Emden insgesamt 792.393 Fahrzeuge (–25,9 %).

BELEGSCHAFT

An den Standorten der Volkswagen AG waren zum 31. Dezember 2020 – ohne die Mitarbeiter, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 118.673 (119.204) Personen beschäftigt; davon waren 4.848 (5.029) Auszubildende. In der passiven Phase der Altersteilzeit befanden sich 6.210 (5.254) Mitarbeiter.

Der Anteil weiblicher Arbeitnehmer an der Belegschaft belief sich auf 17,8 (17,6) %. In Teilzeit beschäftigte die Volkswagen AG 7.002 (6.551) Personen. Ausländische Mitarbeiter machten einen Anteil von 6,4 (6,4) % aus. Im gewerblichen Bereich der Volkswagen AG verfügten im Berichtsjahr 83,1 (83,2) % der Mitarbeiter über eine abgeschlossene Berufs- oder Zusatzausbildung. Die Quote der Mitarbeiter mit einem Hoch- oder Fachhochschulabschluss betrug im selben Jahr 20,7 (20,1) %. Das Durchschnittsalter der Belegschaft lag im Geschäftsjahr 2020 bei 44,5 (44,2) Jahren.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungskosten der Volkswagen AG nach HGB lagen im Berichtsjahr bei 5,9 (6,1) Mrd. €. In diesem Bereich waren am Ende des Berichtsjahres 13.547 (13.378) Personen beschäftigt.

AUSGABEN FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

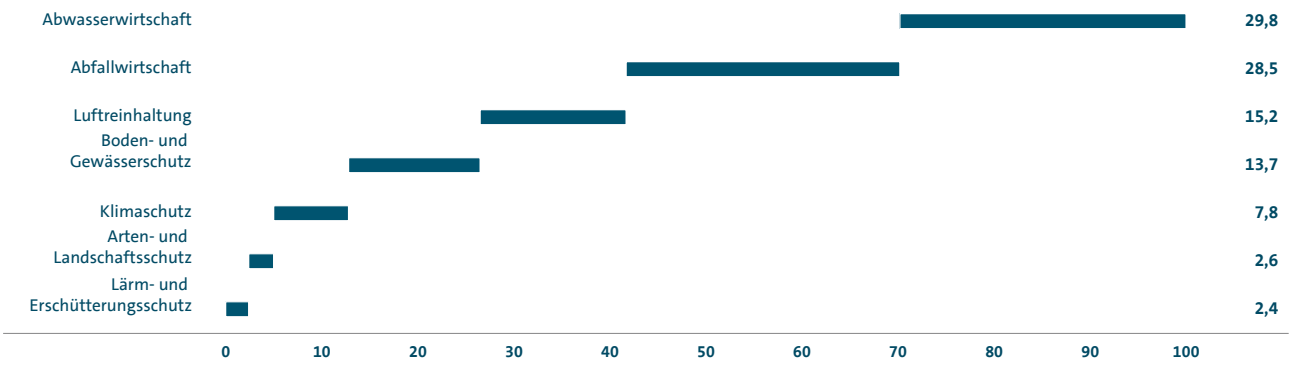
Die Ausgaben für den Umweltschutz werden in Investitionen und Betriebskosten für produktionsbezogene Umweltschutzmaßnahmen unterschieden. Von den Gesamtinvestitionen zählen lediglich die Positionen zu den Umweltschutzinvestitionen, die mit der alleinigen oder überwiegenden Zielsetzung des Umweltschutzes getätigt werden. Hierbei unterscheidet man zwischen additiven und integrierten Investitionen. Additive Umweltschutzmaßnahmen sind separate, dem Produktionsprozess vor- oder nachgeschaltete Maßnahmen. Im Gegensatz zu den additiven Umweltschutzmaßnahmen wird bei den integrierten Maßnahmen bereits während des Produktionsprozesses die Umweltbelastung vermindert. Im Jahr 2020 investierten wir schwerpunktmäßig in die Bereiche Klimaschutz sowie Boden- und Gewässerschutz.

Die ausgewiesenen Betriebskosten sind Umweltschutzmaßnahmen, die die Umwelt vor schädigenden Einflüssen schützen, indem sie Emissionen des Unternehmens vermeiden, verringern oder beseitigen; darüber hinaus werden Ressourcen geschont. Dazu zählen beispielsweise Ausgaben für den Betrieb von Anlagen, die dem Schutz der Umwelt dienen sowie Ausgaben für nicht anlagenbezogene Maßnahmen. Die Schwerpunkte lagen im Jahr 2020, ebenso wie in den Vorjahren, in den Bereichen Abwasserwirtschaft und Abfallwirtschaft.

AUSGABEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ

Mio. €	2020	2019	2018	2017	2016
Investitionen	4	9	13	17	11
Betriebskosten	225	233	230	227	223

BETRIEBSKOSTEN DER VOLKSWAGEN AG FÜR DEN UMWELTSCHUTZ 2020
Anteil der Umweltschutzbereiche in Prozent



GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AG

Als Mutterunternehmen des Volkswagen Konzerns unterliegt die Volkswagen AG grundsätzlich den gleichen voraussichtlichen Entwicklungen sowie Risiken und Chancen. Die Prognose erläutern wir im Kapitel „Prognosebericht“, die Risiken und Chancen im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ dieses Geschäftsberichts.

RISIKEN AUS FINANZINSTRUMENTEN

Für die Volkswagen AG bestehen bei der Verwendung von Finanzinstrumenten grundsätzlich die gleichen Risiken wie für den Volkswagen Konzern. Eine Erläuterung dieser Risiken finden Sie im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ dieses Geschäftsberichts.

ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Der Vorstand der Volkswagen AG hat den nach § 312 AktG vorgeschriebenen Bericht an den Aufsichtsrat erstattet und folgende Schlusserklärung abgegeben:

„Wir erklären, dass unsere Gesellschaft nach den Umständen, die uns zu dem Zeitpunkt bekannt waren, in dem die Rechtsgeschäfte mit verbundenen Unternehmen im Sinne des § 312 AktG vorgenommen wurden, bei jedem Rechtsgeschäft eine angemessene Gegenleistung erhielt. Im Berichtszeitraum wurden Rechtsgeschäfte mit Dritten oder Maßnahmen auf Veranlassung oder im Interesse von Porsche und anderer verbundener Unternehmen weder getroffen noch unterlassen.“

Der Jahresabschluss der Volkswagen AG (HGB) ist beim elektronischen Unternehmensregister unter der Internetadresse www.unternehmensregister.de abrufbar.

Nachhaltige Wertsteigerung

Unser Ziel ist, verantwortungsvoll entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu wirtschaften. Davon sollen alle profitieren: Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und Gesellschaft. Mit der Vision „Shaping mobility – for generations to come“ unserer Konzernstrategie TOGETHER 2025+ wollen wir Mobilität für heutige und für kommende Generationen nachhaltig gestalten.

Im Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ haben wir die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren des Volkswagen Konzerns beschrieben. Auch die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren geben Auskunft darüber, wie effizient die Werttreiber unseres Unternehmens sind. Dazu zählen die Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Produktion, Marketing und Vertrieb, Informationstechnologie sowie Qualitätssicherung. Dabei nehmen wir unsere Verantwortung für Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und Gesellschaft wahr. In diesem Kapitel zeigen wir anhand von Beispielen, wie wir den Wert unseres Unternehmens nachhaltig steigern wollen.

NACHHALTIGKEIT

Nachhaltigkeit bedeutet, langfristig tragfähige und intakte ökologische, soziale und ökonomische Systeme auf globaler, regionaler und lokaler Ebene zu erhalten. Der Volkswagen Konzern hat vielfältig Einfluss auf diese Systeme und übernimmt aktiv Verantwortung, um einen Beitrag zu deren Tragfähigkeit zu leisten. Dafür haben wir unsere Unternehmensführung nachhaltig ausgerichtet und die dafür erforderlichen Management-Strukturen etabliert.

In unserer Konzernstrategie TOGETHER 2025+ haben wir das Ziel verankert, Mobilität für heutige und für kommende Generationen nachhaltig zu gestalten. Zugleich wollen wir ein exzellenter Arbeitgeber sein und Vorbild bei Umwelt, Sicherheit und Integrität werden. Wir stellen Nachhaltigkeit damit in das Zentrum unseres unternehmerischen Handelns.

Die Umsetzung unserer strategischen Ziele auf allen Stufen der Wertschöpfungskette ist angesichts unserer Komplexität mit zwölf Marken, über 660 Tsd. Beschäftigten und 118 Produktionsstandorten eine besondere Herausforderung. Gleichzeitig führen wir unseren Konzern durch den größten Transformationsprozess seiner Geschichte. Dieser ist besonders vom Übergang zur Elektromobilität, zur Digitalisierung und zu neuen Mobilitätsdienstleistungen geprägt und hat unsere gesamte Branche erfasst. Diese Herausforderungen wollen wir bestehen und ein führendes Unternehmen für individuelle Mobilität im elektrischen und vernetzten Zeitalter werden.

Der Klimaschutz ist gegenwärtig die größte globale Herausforderung, die alle drei Nachhaltigkeitsdimensionen erfasst. Darauf wollen wir unsere ganz eigene Antwort geben und haben ein ambitioniertes Dekarbonisierungsprogramm beschlossen, mit dessen Umsetzung wir 2050 ein bilanziell CO_2-neutrales Unternehmen sein wollen. Mit dieser Selbstverpflichtung auf Grundlage des Pariser Klimaschutzabkommens übernehmen wir eine Vorreiterrolle. Wir orientieren uns an den Vorgaben der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD). Weiterführende Informationen finden Sie in unserem Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2020.

Auch bei der Digitalisierung wollen wir zum Gestalter des Wandels werden und treiben die Entwicklung mit Hochdruck voran. Zum einen in unseren Fahrzeugen und Mobilitätsdienstleistungen, zum anderen in den operativen Prozessen und im Management. Die digitale Transformation verlangt von uns, nicht nur neue Technologien zu entwickeln und nutzbar zu machen, sondern auch eine vorausschauende Personalstrategie, die unsere Mitarbeiter auf diesen Weg mitnimmt, sie qualifiziert und ihre Beschäftigung sichert.

Grundlagen und Leitprinzipien

Unser Handeln wird durch die Volkswagen Konzerngrundsätze als Wertefundament und Grundlage unserer gemeinsamen Unternehmenskultur bestimmt. Die Verhaltensgrundsätze des Volkswagen Konzerns unterstützen Führungskräfte und Mitarbeiter, mit rechtlichen und ethischen Herausforderungen bei ihrer täglichen Arbeit umzugehen. Zugleich richten wir unsere Aktivitäten an zahlreichen internen Richtlinien zur Nachhaltigkeit aus.

Auf dieser Grundlage wollen wir erreichen, dass der Volkswagen Konzern im Einklang mit internationalen Abkommen und Rahmenwerken wie den Sustainable Development Goals (SDGs) der Vereinten Nationen (UN), den Erklärungen der

International Labor Organization (ILO), den Leitsätzen und Übereinkommen der Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) sowie den Vereinbarungen der UN zu Grundrechten und -freiheiten handelt.

Management und Koordination

Im Berichtsjahr wurde die Aufbau- und Ablauforganisation des konzernweiten Nachhaltigkeitsmanagements ausgebaut. Die hiermit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer eigenen Konzernrichtlinie kodifiziert. Das Nachhaltigkeitsmanagement verstehen wir dabei als kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Zu den Kernelementen gehören: die Übernahme der Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit durch den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, die Festlegung der Zuständigkeit der Ressortvorstände für spezifische Managementkonzepte der Nachhaltigkeit sowie die Etablierung des Konzern-Steuerkreises Nachhaltigkeit als ein sogenanntes Top-Gremium. Diesem Steuerkreis gehören Führungskräfte zentraler Vorstandsbereiche und Vertreter der Marken sowie des Konzernbetriebsrats an. Er definiert konkrete strategische Ziele und Programme, legt Maßnahmen zur einheitlichen bereichs-, marken- und regionsübergreifenden Weiterentwicklung des Nachhaltigkeitsmanagements fest und entscheidet über nachhaltigkeitsrelevante Grundsatzfragen. Er befasst sich zudem mit der Weiterentwicklung des konzernweiten Nachhaltigkeitsmanagements. Die Geschäftsstelle des Konzern-Steuerkreises wird von der Konzernfunktion Nachhaltigkeit verantwortet.

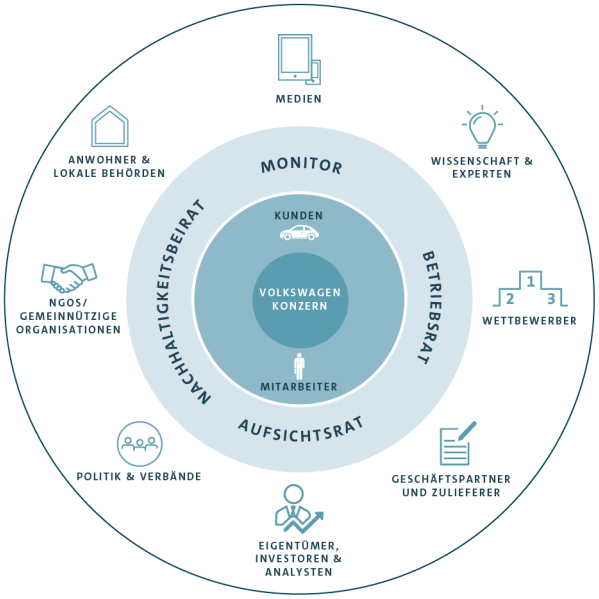
Strategisches Stakeholder-Management

Stakeholder sind für uns Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen, die den Verlauf oder das Ergebnis unternehmerischer Entscheidungen beeinflussen oder von ihnen beeinflusst werden. Im Mittelpunkt unseres Stakeholder-Netzwerks stehen Kunden und Mitarbeiter. Um diesen Kern herum haben wir auf Basis unseres jährlichen Stakeholder-Assessments acht weitere, gleichwertige Stakeholder-Gruppen identifiziert. Als besondere Schnittstelle zwischen internen und externen Stakeholdern fungieren die Kontroll- und Beratungsgremien des Konzerns, wie der Aufsichts- oder Betriebsrat, und der Nachhaltigkeitsbeirat. Auch der vom US Department of Justice bestellte Monitor war bis zur Beendigung seiner Aufgabe im September 2020 ein Stakeholder des Volkswagen Konzerns.

Unter Stakeholder-Management verstehen wir die systematische, kontinuierliche und an unsere Konzernstrategie TOGETHER 2025+ geknüpfte Interaktion mit wesentlichen Anspruchsgruppen. Das Stakeholder-Management zielt darauf ab, Erwartungen systematisch zu erfassen und das Feedback unserer Stakeholder zu nutzen, um strategische Planungsprozesse kritisch zu reflektieren.

Um die Anregungen und Empfehlungen unserer Stakeholder systematisch aufnehmen zu können, haben wir unser

STAKEHOLDER DES VOLKSWAGEN KONZERNS



Stakeholder-Management über externe Gremien institutionalisiert. Auf Konzernebene sind dies der Nachhaltigkeitsbeirat und das Stakeholder-Panel, das jedoch 2020 pandemiebedingt pausiert hat. Ergänzend hierzu bieten wir unseren Stakeholdern ein breites Spektrum an Interaktionsangeboten und Feedback-Kanälen, zu denen regelmäßige Stakeholder-Dialogveranstaltungen, Stakeholder-Befragungen und internationale Kooperationsprojekte zählen.

Nachhaltigkeitsbeirat

Der 2016 ins Leben gerufene Nachhaltigkeitsbeirat unterstützt den Volkswagen Konzern bei wichtigen strategischen Nachhaltigkeitsthemen und setzt sich aus international renommierten Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Politik und Gesellschaft zusammen. Das Gremium legt seine Arbeitsweise und -schwerpunkte unabhängig fest, verfügt über umfassende Informations-, Konsultations- und Initiativrechte und tauscht sich regelmäßig mit dem Vorstand, dem Top-Management und der Arbeitnehmervertretung aus. Der Volkswagen Konzern verlängerte im Berichtsjahr die Zusammenarbeit mit dem Nachhaltigkeitsbeirat um weitere zwei Jahre.

Auf der Agenda des intensivierten Dialogs zwischen Volkswagen und dem Nachhaltigkeitsbeirat standen 2020 unter anderem die vom Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG und dem Beirat gemeinsam angestoßene CEO Alliance for Europe's Recovery, Reform and Resilience zur Unterstützung des EU Green Deal, Aspekte der Corporate Governance und Integrität, Dekarbonisierung, Beschäftigung in Zeiten der fortschreitenden Digitalisierung und E-Mobilität sowie nachhaltiges Handeln in internationalen Märkten.

Der Beirat hat zudem zwei neue Projekte gestartet: Ein Forschungsprojekt zu Verteilungseffekten von klimabezogener Fiskal- und Verkehrspolitik mit dem Mercator Research Institute on Global Commons and Climate Change, das auf dem vorangegangenen Projekt zu klimabewusster Verkehrspolitik aufbaut, sowie eine Studie mit dem Fraunhofer Institut für Arbeitswirtschaft und Organisation, die Beschäftigungseffekte von Digitalisierung und E-Mobilität untersucht. Das Open Source Lab on Sustainable Mobility schloss im Jahr 2020 seine Arbeiten mit der Veröffentlichung der Projektergebnisse ab.

Wesentlichkeitsanalyse

Im Jahr 2020 haben wir die im Vorjahr begonnene Überarbeitung unserer Wesentlichkeitsanalyse fortgesetzt und mit der Erarbeitung eines Nachhaltigkeits-Narrativs für den Volkswagen Konzern eine neue Nachhaltigkeitsstrategie verbindlich etabliert. In diesen Prozess waren rund 60 Stakeholder involviert, darunter Entscheider verschiedener Unternehmensbereiche und Marken als auch Vertreter des Nachhaltigkeitsbeirats.

Über die Wesentlichkeitsanalyse werden die für den Konzern wichtigsten Nachhaltigkeitsthemen identifiziert und bewertet. Maßgeblich sind dabei die Auswirkungen auf Umwelt und Gesellschaft, die Stakeholdererwartungen, das Geschäftsmodell der Volkswagen AG sowie die Beachtung der gesetzlichen Vorschriften und international etablierter Berichtsstandards.

Die auf Basis der Wesentlichkeitsanalyse entwickelte Nachhaltigkeitsstrategie fokussiert auf die wesentlichen Nachhaltigkeitsthemen innerhalb der Konzernstrategie TOGETHER 2025+, die durch die Vision „Shaping Mobility – for generations to come“ und die sieben Konzerngrundsätze getragen wird. Durch das Nachhaltigkeits-Narrativ wird klar verdeutlicht, wie der Volkswagen Konzern sein strategisches Kernziel „Nachhaltiges Wachstum“ erreichen will. Damit wird nicht nur das Fundament für die Leistungssteuerung und -verbesserung in den Bereichen Umwelt, Soziales und Governance gelegt, sondern auch das Vertrauen bei Stakeholdern und im Finanzmarkt gefestigt.

Um die Transformation mit einem ganzheitlichen Ansatz zu realisieren und verantwortungsvoll entlang der Wertschöpfungskette zu wirtschaften, haben wir vier Fokusbereiche priorisiert, die für unser Kerngeschäft wesentlich sind:

- Dekarbonisierung
- Kreislaufwirtschaft
- Verantwortung in Lieferketten und Wirtschaft
- Transformation der Belegschaft

Die Fokus Bereiche sind jeweils hinterlegt mit einer in die Zukunft gerichteten Ambition. Die Entwicklung und Umsetzung der Fokus Bereiche erfolgt in Programmen und Initiativen.

Corporate Citizenship

Als guter Corporate Citizen wollen wir fortlaufend wirtschaftlicher Impulsgeber sein, der vor Ort zu Strukturentwicklung und Chancengleichheit beiträgt. Die Übernahme gesellschaftlicher Verantwortung gegenüber unseren Stakeholdern gehört seit jeher zu unserem Selbstverständnis. Die Schwerpunkte unseres gesellschaftlichen Engagements liegen in der Förderung von Zukunfts-, Bildungs- und Sozialprojekten an vielen unserer Standorte weltweit. Im Jahr 2020 wurden weltweit rund 700 Projekte und Initiativen von den Marken und Gesellschaften aufgesetzt oder weitergeführt.

CSR-PROJEKTE
https://www.volkswagenag.com/de/sustainability/reporting/cc-projects.html

TOGETHER4INTEGRITY

GANZHEITLICHES INTEGRITÄTS- UND COMPLIANCE-MANAGEMENTSYSTEM

Integrität und Compliance genießen im Volkswagen Konzern hohe Priorität. Zum Abschluss des Monitorships sagte der Vorsitzende des Vorstands der Volkswagen AG, Herbert Diess: „Das Ende des Monitorships ist nicht das Ende unserer Reise. Ich bin der kontinuierlichen weiteren Verbesserung unseres Unternehmens und seiner Kultur verpflichtet, ebenso wie alle meine Vorstandskollegen. Diese Einstellung ist von entscheidender Bedeutung, um unser Ziel zu erreichen, sicherere und intelligentere emissionsfreie Fahrzeuge für heutige Kunden und für kommende Generationen zu schaffen."

Wir sind überzeugt, dass integres und regelkonformes Verhalten für den zukünftigen Erfolg unseres Unternehmens von zentraler Bedeutung ist. Deshalb haben wir Integrität und Compliance in unserer Konzernstrategie TOGETHER 2025+ verankert. Wir wollen Vorbild für Integrität und Compliance sein und so das Vertrauen unserer Mitarbeiter, Kunden, Anteilseigner und Partner in unser Unternehmen stärken – der heutigen ebenso wie der zukünftigen.

Um dieses Ziel zu erreichen, bauen wir seit 2018 ein umfassendes und ganzheitliches Integritäts- und Compliance-Managementsystem (ICMS) auf. Es wird im Rahmen des Programms Together4Integrity (T4I) ausgerollt und folgt den fünf Prinzipien der international anerkannten ECI, die sich auf Strategie, Risikomanagement, Integritäts- und Diskussionskultur sowie auf die Übernahme von Verantwortung beziehen. Auch die Maßnahmen, die wir auf Empfehlung des unabhängigen Compliance-Monitors Larry D. Thompson definiert haben, setzen wir in diesem Rahmen um.

T4I hat das Ziel, robuste und konsistente Prozessstandards zu etablieren, die in den Konzern- beziehungsweise Organisationsrichtlinien des Unternehmens verankert sind. Damit wollen wir erreichen, dass Integrität und Compliance strategisch wie operativ eine genauso wichtige Rolle in unserem Unternehmen spielen wie Umsatz, Ergebnis, Produktqualität oder Arbeitgeberattraktivität. T4I ist damit eines der umfangreichsten Veränderungsprogramme im Konzern. Im Jahr 2020 wurde auf Beschluss des Konzernvorstands der Konzernvorstandsausschuss Integrität und Compliance (K-VAC) etabliert, der unter anderem die Aufgaben des während des Monitorships eingerichteten Group Compliance Committees übernimmt. Zu den zentralen Aufgaben des K-VAC gehören die Weiterentwicklung des ICMS und der Unternehmenskultur sowie die Steuerung der bereichs- und markenübergreifend einheitlichen Umsetzung der unter T4I gebündelten Initiativen.

Wir planen, das ICMS durch T4I bis 2025 in rund 850 Konzerngesellschaften, die in unserem Mehrheitsbesitz sind, zu implementieren. Bis Ende 2020 haben bereits 639 Gesellschaften mit der Implementierung begonnen. Dies stärkt die konzernweite Corporate Governance und senkt entsprechende Risiken. Das ICMS ist somit auch ein substanzieller Beitrag zur Nachhaltigkeit des Volkswagen Konzerns. Darüber hinaus wollen wir in Unternehmen, die nicht durch Volkswagen kontrolliert werden, unserer Verantwortung im Rahmen unserer Einflussmöglichkeiten gerecht werden.

Integrität fördert ethische Entscheidungsfindung

Eine wesentliche Aufgabe des ICMS ist es, Integrität als strategischen Erfolgshebel in allen Marken und Gesellschaften des Konzerns einzuführen. Dazu gehört die Verankerung von Integrität in Entscheidungsprozessen. So muss zum Beispiel jede Beschlussvorlage für den Vorstand darlegen, inwieweit die angestrebte Entscheidung im Einklang mit Integrität und Compliance steht, welche Risiken daraus erwachsen und wie die Risiken verringert werden können. Ähnliche Vorgaben gelten auch für Konzernmarken und -gesellschaften sowie Konzerngremien, an die der Vorstand Entscheidungsbefugnisse delegiert hat.

Compliance bedeutet die Einhaltung von Regeln

Wir sind überzeugt, dass nachhaltiger wirtschaftlicher Erfolg nur erzielt werden kann, wenn sich jeder Einzelne an Gesetze, Regelungen und Selbstverpflichtungen hält. Ein solches Verhalten muss selbstverständlich für alle Mitarbeiter des Konzerns sein. Dabei unterstützt die Compliance-Organisation weltweit mit Programmen, Handlungsrichtlinien, Prozessen sowie praxisorientierter Beratung. Zentrales Element ist dabei der Infopoint Compliance. Er steht allen Mitarbeitern offen.

Schwerpunkte unserer Compliance-Organisation sind Anti-Korruption, Untreue und Geldwäscheprävention. Außerdem Compliance bei Mergers & Acquisitions-Transaktionen und Non-Controlled Shareholdings sowie das Themenfeld Wirtschaft und Menschenrechte. Zudem haben wir die Integration des Themas Wirtschaft und Menschenrechte in das ICMS vorangetrieben und diesem Thema eine zentrale strategische Bedeutung verliehen. Wir orientieren uns dabei an den Anforderungen und Vorgaben der UN an die Business and Human Rights Due Dilligence. Alle Gesellschaften des Konzerns, die sich im Compliance-Scope befinden, wurden 2020 auf Menschenrechtsrisiken untersucht und erhielten auf Basis ihres Ergebnisses ein Maßnahmenbündel, das sie bis zum 31. Dezember 2021 verbindlich umsetzen müssen.

T4I bündelt Aktivitäten von elf Schlüsselinitiativen

Das ICMS definiert Standards zu Integrität und Compliance. T4I rollt diese Standards in Form von mehr als 100 Maßnahmenpaketen konzernweit einheitlich aus und implementiert sie. Die Maßnahmenpakete gliedern sich in elf Schlüsselinitiativen:

1. HR Compliance Policies and Procedures

Im Fokus stehen die Standard-Personalprozesse wie Einstellung, Qualifizierung, Beförderung und Entlohnung (Bonifizierung). So sind Integritäts- und Compliance-Belange seit 2019 Kriterien für das Einstellungsverfahren und die Personalentwicklung von Führungskräften. Arbeitsverträge enthalten Integritäts- und Compliance-Klauseln. Seit 2020 wird das Thema auch im jährlichen Mitarbeitergespräch behandelt. Zudem bemisst sich die leistungsorientierte Vergütung der obersten Führungsebenen nun auch an Integritäts- und Compliance-Maßstäben.

2. Code of Conduct

Der Code of Conduct (Verhaltensgrundsätze) des Volkswagen Konzerns ist das zentrale Instrument, um in der Belegschaft das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden zu stärken, den Mitarbeitern Hilfestellung zu geben und bei Zweifelsfällen geeignete Ansprechpartner zu vermitteln. Das Rahmenwerk ist für Mitarbeiter und für externe Dritte online verfügbar.

Jeder Arbeitsvertrag weist auf den Code of Conduct hin und verpflichtet zu dessen Einhaltung. Regelmäßige Trainings sollen die Wirksamkeit steigern. Der Code of Conduct ist zudem Bewertungsbestandteil der variablen, leistungsorientierten Vergütung, die in den Mitarbeitergesprächen festgelegt wird. Mitglieder der höheren Management-Ebenen werden jährlich zum Code of Conduct zertifiziert. Sie bestätigen, sich an den Code of Conduct zu halten und verpflichten sich, schwere Regelverstöße zu melden.

3. Integrity Program

Das Integritätsprogramm soll die Integritätskultur stärken. Zu seinen wichtigsten Instrumenten zählen dialogorientierte Kommunikationsmaßnahmen und Veranstaltungsformate. Sie vermitteln den Mitarbeitern die Bedeutung von Integrität und aktivieren sie, sich auch bei äußerem Druck integer zu verhalten. Damit verbunden sind die Förderung einer konstruktiven Fehlerkultur, mehr Transparenz bei Entscheidungen und eine stärkere Bereitschaft, Fehler und Risiken offen anzusprechen.

4. Risk Management and Internal Controls

In dieser Initiative geht es um den Betrieb eines effektiven Risikomanagementsystems. Einheitliche, festgelegte Strukturen sollen den transparenten Umgang mit Risiken aus unserer Geschäftstätigkeit und deren Steuerung sicherstellen. Das bezieht sich auf den jährlichen, auf systemische Risiken fokussierten Governance, Risk & Compliance (GRC)-Regelprozess, den auf akute Risiken ausgerichteten Risikoquartalsprozess (RQP), das auf Prozessabsicherung gerichtete Standard IKS (Internes Kontrollsystem) sowie die Ursachenanalyse (Rootcause Analysis). Zusätzlich enthält die Initiative zur Unterstützung des RQP die Einführung des IT-Systems Riskradar und Trainingsmaßnahmen für Risikomanager.

5. ICRA and Compliance Organization

Diese Schlüsselinitiative beleuchtet die Organisation und die Prozesse des Fachbereichs Compliance auf Konzernebene und in den einzelnen Konzerngesellschaften. Sie gestaltet die Compliance-Strategie des Unternehmens, legt die konzernweiten Standards für das interne Compliance-Risiko-Assessment (ICRA) fest und enthält Maßnahmen, mit denen die Compliance-Risiken beherrscht und verringert werden sollen. Das ICRA wird seit 2018 durchgeführt. Hierbei werden die Konzerngesellschaften auf Basis eines umfassenden Fragebogens in unterschiedliche Risikokategorien eingestuft. Um potenzielle Risiken zu reduzieren, haben wir standardisierte Compliance-Maßnahmen in den entsprechenden Unternehmenseinheiten ausgerollt, deren Umfang nach ihrer jeweiligen Risikoexposition variiert. Der Implementierungsgrad der Maßnahmen wird turnusmäßig, mindestens jedoch jährlich berichtet. Die Unternehmenseinheiten mit hohem Risiko werden regelmäßig vom Divisional Compliance Officer beziehungsweise Regional Compliance Officer kontrolliert und – beginnend im Jahr 2021 – durch einen externen Prüfer auditiert.

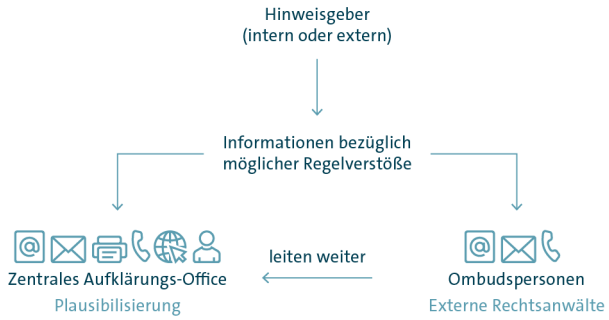
6. Whistleblower-System and Incident Response

Diese Initiative fasst alle Maßnahmen zum Aufbau und Betrieb des Hinweisgebersystems zusammen. Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle zum Melden schwerer Regelverstöße im Volkswagen Konzern. Ziel ist es, mit verbindlichen Grundsätzen und einem klar geregelten Verfahren Schaden vom Unternehmen und der Belegschaft abzuwenden. Eine Untersuchung wird nur nach sorgfältiger Prüfung der Hinweise und bei konkreten Anhaltspunkten für einen Regelverstoß eingeleitet. Betroffene werden fair behandelt: Für sie gilt die Unschuldsvermutung, solange ein Regelverstoß nicht nachgewiesen ist. Sie werden frühzeitig angehört und bei Bedarf rehabilitiert. Während der gesamten Untersuchung gelten strikte Vertraulichkeit und Geheimhaltung. Nachgewiesenes Fehlverhalten wird angemessen sanktioniert. Hinweisgeber sind geschützt und ihre Aussagen werden vertraulich behandelt. Für Hinweise auf Fehlverhalten stehen unterschiedliche Meldewege zur Verfügung, auf Wunsch auch anonym.

7. M & A and NCS Compliance

Bei geplanten Zusammenschlüssen und Zukäufen werden die entsprechenden Unternehmen nach Integritäts- und Compliance-Standards geprüft. So wird verhindert, dass eine Konzerngesellschaft bei einer Unternehmensübernahme mit unerkannten Integritäts- oder Compliance-Risiken konfrontiert ist. Darüber hinaus bewirbt diese Schlüsselinitiative auch Compliance bei „Non-Controlled Shareholdings“ (NCS), also Unternehmen, die nicht durch ein Unternehmen des Volkswagen Konzerns als Mehrheitseigentümer kontrolliert werden (ohne chinesische Joint Ventures). Bei Mergers & Acquisitions (M & A)-Transaktionen und der Betreuung von NCS sind strategische, wirtschaftliche und ethische Entscheidungsparameter wesentlich für die Nachhaltigkeit der Investitionsentscheidungen.

MELDEKANÄLE DES HINWEISGEBERSYSTEMS



8. Business Partner Due Diligence

Die Business Partner Due Diligence ist eine Prüfung der Integritäts- und Compliance-Systeme von Lieferanten, Dienstleistern und Vertriebspartnern. Diese Prüfung bestehender und potenziell neuer Geschäftspartner erfolgt im Rahmen eines risikobasierten, transparenten und dokumentierten Prozesses, der mithilfe eines IT-basierten Tools weltweit umgesetzt wird. Teil dieser Initiative ist auch das Angebot an Geschäftspartner, sie dabei zu unterstützen, die erforderlichen Standards zu erfüllen. Unternehmen, die nicht die im Volkswagen Code of Conduct für Geschäftspartner definierten Standards erfüllen, sollen kein neues Geschäft erhalten.

9. Product Compliance

Das Product-Compliance-Managementsystem (PCMS) soll sicherstellen, dass unsere Produkte über ihre gesamte Lebensdauer die gesetzlichen und behördlichen Vorschriften des Aus- und Einfuhrlandes, externe Standards und vertraglich vereinbarte Kundenanforderungen sowie interne Standards und extern kommunizierte Selbstverpflichtungen erfüllen. Für unser PCMS haben wir klare Rollen und Verantwortlichkeiten definiert im Hinblick auf Ausgestaltung, Umsetzung und Überwachung.

10. Environmental Compliance

An allen Standorten und in allen Geschäftsfeldern sind die gesetzlichen Umweltvorschriften und freiwilligen Selbstverpflichtungen bindend. Die Umweltpolitik des Konzerns und das Umwelt-Compliance-Managementsystem legen die entsprechenden Anforderungen und Verantwortlichkeiten fest, die für alle Strategie-, Planungs- und Entscheidungsprozesse in den Konzernmarken und -gesellschaften laufen. Dazu gehört auch ein System von Messgrößen, das den Fortschritt bei der Erreichung der Umweltziele ermittelt: in den Bereichen erneuerbare Energien, CO_2-Ausstoß und Ressourceneffizienz. Wir berücksichtigen die tatsächlichen und potenziellen Umweltrisiken und -chancen im gesamten Lebenszyklus unserer Produkte.

11. Anti-Corruption

Wir stehen für Fairness im geschäftlichen Umgang und vertreten eine klare Null-Toleranz-Politik bei aktiver und passiver Korruption. Dafür haben wir entsprechende Konzernrichtlinien verfasst, die den Umgang mit Geschenken und Einladungen, Spenden sowie Sponsoring regeln. Zu dieser Initiative gehören auch die Entwicklung und Implementierung von Trainings für Mitarbeiter in Bereichen oder Gesellschaften mit hoher Risiko-Exposition.

Integritätskultur mit Nachdruck weiterentwickeln

Das ganzheitliche Integritäts- und Compliance-Managementsystem, das durch T4I konzernweit etabliert wird, bildet den Ordnungsrahmen für integres und regelkonformes Verhalten und führt zu einer konzernweit einheitlichen Corporate Governance bei den Themen Integrität und Compliance. Es entwickelt zudem die Integritätskultur weiter. Ziel ist es, die Mitarbeiter zu inspirieren und zu aktivieren und ihren eigenen Antrieb zu stärken, sich in jeder Situation integer zu verhalten. Beides – die einheitliche Corporate Governance und eine reife Integritätskultur – tragen zur Wirksamkeit des ICMS als wesentlichen Faktor der Nachhaltigkeit des Volkswagen Konzerns bei.

Das Fundament der Unternehmenskultur bei Volkswagen sind die sieben Konzerngrundsätze. Sie definieren, wie wir zusammenarbeiten wollen und ergänzen damit den Code of Conduct. Die Konzerngrundsätze bilden auch den Bezugsrahmen für das Role-Model-Programm, das dialogorientierte und distanzabbauende Zusammenarbeit fördert.

T4I inspiriert und aktiviert die Mitarbeiter vor allem durch die Auftaktveranstaltungen und die sogenannten Wahrnehmungsworkshops. Beide Veranstaltungen finden in jeder Konzern- oder Markengesellschaft zu Beginn der Umsetzung von T4I statt. Sie binden sowohl Mitarbeiter als auch Führungskräfte hierarchieübergreifend als Akteure des Veränderungsprozesses ein. In den Wahrnehmungsworkshops geht es vor allem um die tatsächliche Praxis von Integrität und Compliance – gemessen an der Wahrnehmung der Beschäftigten. Repräsentativ ausgewählte Mitarbeiter und Führungskräfte geben hier ihre Einschätzung dieser Praxis ab und diskutieren über Verbesserungsmöglichkeiten. Bis zum vollständigen Umsetzen der Schlüsselinitiativen werden die Wahrnehmungsworkshops jährlich wiederholt. Sie messen den Fortschritt der jeweiligen Gesellschaft hinsichtlich Integrität und Compliance und zeigen bestehenden Handlungsbedarf auf.

Umsetzung und Wirksamkeit kontrollieren

Methoden der Wirkungskontrolle und der Fortschrittsmessung sind integraler Bestandteil unseres ICMS. Das Planungs- und Reporting-System des T4I-Programms gibt jederzeit Auskunft über den Umsetzungsstand aller Maßnahmenpakete. Es wird für die Berichterstattung gegenüber dem Vorstand und den Vorständen der Konzern- und Markengesellschaften genauso genutzt wie zur Kontrolle von möglichen Verzögerungen und zur Einleitung von Gegenmaßnahmen.

Neben den wiederkehrenden Wahrnehmungsworkshops weist das Stimmungsbarometer als jährliche Mitarbeiterbefragung den Fortschritt unserer Integritätskultur aus. Die konzernweite Erhebung enthält die Frage, ob es jedem Einzelnen möglich ist, sich integer zu verhalten. Wird dies verneint, muss die jeweilige Führungskraft gemeinsam mit ihrem Team mögliche Hemmnisse identifizieren und ausräumen. Die Frage wurde 2017 erstmals im Stimmungsbarometer gestellt und zählte seitdem inklusive des Berichtsjahres stets zu den drei Fragen mit der höchsten Zustimmung, wobei sich der Wert deutlich verbessert hat. Die Zustimmung der Mitarbeiter erreichte jeweils im Durchschnitt einen Wert in der höchsten Kategorie der zugrunde liegenden fünfstufigen Skala.

Beitrag zu den strategischen Kennzahlen des Konzerns

Als Messgröße für den Stand der Zielerreichung im Bereich Integrität und Recht haben wir für die großen Pkw produzierenden Marken eine strategische Kennzahl definiert:

> Regeleinhaltung, Fehlerkultur und integres Verhalten.
Sie basiert auf der Auswertung der Antworten auf drei Fragen aus dem Stimmungsbarometer, die die Einhaltung von Regelungen und Prozessen, den Umgang mit Risiken und Fehlern sowie die Möglichkeit integren Verhaltens zum Inhalt haben. Im Fall von Negativabweichungen entwickeln die betroffenen Fachabteilungen Maßnahmen und setzen diese um. Von einem bereits guten Ausgangswert kommend hat sich die Kennzahl bis zum Jahr 2020 kontinuierlich verbessert. Dabei lag die Zustimmung der Mitarbeiter im Durchschnitt in der höchsten Kategorie der zugrunde liegenden fünfstufigen Skala.

Als weiteres Messinstrument setzen wir den Integrity Index ein, der von unabhängigen Wirtschaftsethikern der TU München entwickelt wurde. Er bildet auf Basis von mehr als 100 Kriterien aus den Kategorien Compliance & Infrastruktur, Betriebsklima & Integritätskultur, Produkte & Kunden, Gesellschaft sowie Partner & Märkte die Integrität einer Organisation umfassend ab. Der Integrity Index wurde 2019 als Pilotprojekt in den deutschen Gesellschaften der Marken Volkswagen Pkw und Audi gestartet. Im Ergebnis zeigten die beiden untersuchten Marken nach Urteil der Wissenschaftler insgesamt ein „gutes“ Integritätsniveau auf.

Die Erkenntnisse wurden im Berichtsjahr in einem strukturierten Folgeprozess genutzt, um gemeinsam mit den jeweiligen Fachbereichen Verbesserungsmaßnahmen abzuleiten und umzusetzen.

Weiterführende Informationen zu den Themen Integrität und Compliance finden Sie im Konzernnachhaltigkeitsbericht 2020.

Unabhängiges Compliance Monitorship erfolgreich abgeschlossen

Im September 2020 hat der unabhängige Compliance Monitor Larry D. Thompson bestätigt, dass Volkswagen seinen Verpflichtungen aus dem Vergleich mit dem US-Justizministerium (Department of Justice) nachgekommen ist, ein Compliance-Programm zu unterhalten, das Verstöße gegen Anti-Betrugs- und Umweltgesetze verhindert, aufdeckt und ahndet. Die Zertifizierung gilt für die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften und verbundene Unternehmen außer der Porsche AG und Porsche Cars North America, die nicht Teil des Monitorships waren. Im Laufe des Monitorships, das 2017 begann und nun beendet ist, hat Volkswagen seine Strukturen, Prozesse und Systeme in vielen Unternehmensbereichen aktualisiert und gestärkt, darunter technische Entwicklung, Governance, Risikomanagement, Compliance und Rechtsfunktionen. Volkswagen erweiterte das Whistleblower-System, stärkte die Prozesse zur Verhütung von Korruption und Kartellverstößen und schuf einen Due-Diligence-Prozess für Geschäftspartner. Das Unternehmen hat außerdem Hierarchien abgeflacht, Entscheidungen dezentralisiert und mehr Verantwortung an seine Marken und Regionalgesellschaften gegeben.

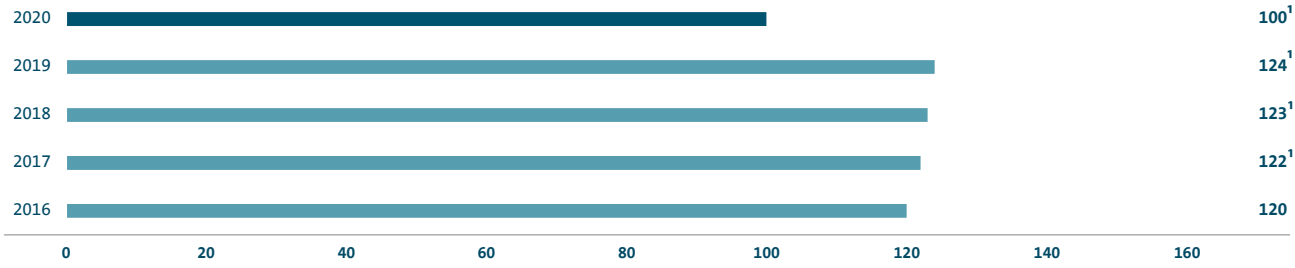
Der Abschluss des Monitorships ist nicht das Ende des Prozesses, das Unternehmen bleibt der kontinuierlichen weiteren Verbesserung der Compliance und der Unternehmenskultur verpflichtet.

Thompson fungierte auch als Independent Compliance Auditor und gab im Juni 2020 seinen dritten und letzten Prüfungsbericht ab. Dieser Bericht stellte keine neuen Verstöße gegen die relevanten Vergleiche mit der Abteilung für Umwelt und natürliche Ressourcen des Department of Justice, dem kalifornischen Generalstaatsanwalt, der US-Umweltbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) und dem California Air Resources Board fest.

Am 2. September 2019 veröffentlichte Volkswagen zusätzlich die Nachricht, dass das Unternehmen mit der EPA eine Vergleichsvereinbarung geschlossen hat, aufgrund derer ein zweiter Auditor für den Volkswagen Konzern beauftragt wurde. Diese Vereinbarung wurde abgeschlossen, um nicht von öffentlichen Aufträgen in den USA ausgeschlossen zu werden. Dieses zweite Auditorship ist auf drei Jahre angelegt und läuft bis August 2022.

HINWEISGEBERSYSTEM
https://www.volkswagenag.com/de/group/compliance-and-risk-management/whistleblowersystem.html
Telefon: + 49 5361 9 46300
E-Mail: io@volkswagen.de

CO_2-EMISSION DER EUROPÄISCHEN (EU27+3) PKW-NEUWAGENFLOTTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS
in Gramm pro Kilometer (NEFZ)



1 Vorbehaltlich der Bestätigung der CO_2-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Zukunftsweisende Mobilitätslösungen mit markenprägenden Produkten und Dienstleistungen sind ohne Innovationen undenkbar. Unsere Forschung und Entwicklung spielt daher für die nachhaltige Wertsteigerung des Unternehmens eine zentrale Rolle.

Gemeinsam mit unseren Konzernmarken haben wir – abgeleitet aus dem Zukunftsprogramm TOGETHER 2025+ – Maßnahmen zur Vernetzung der konzernweiten Entwicklungsaktivitäten auf den Weg gebracht. Im Mittelpunkt steht dabei ein effizienter, markenübergreifender Entwicklungsverbund, gekennzeichnet durch enge Vernetzung unserer Experten, Zusammenarbeit auf Augenhöhe, ein innovatives Arbeitsumfeld und die Bündelung von Entwicklungsaktivitäten. Dadurch wollen wir konzernweite Synergien erschließen und eine Vorbildfunktion in puncto Umwelt, Sicherheit und Integrität übernehmen. Der Entwicklungsverbund trägt maßgeblich dazu bei, den Wandel des Volkswagen Konzerns voranzutreiben und seine Zukunftsfähigkeit zu stärken.

Im Berichtsjahr haben wir uns auf der Grundlage dieser strategischen Ausrichtung darauf konzentriert, weiter an zukunftsweisenden Mobilitätslösungen zu arbeiten, wettbewerbsstärkende Technologiekompetenzen aufzubauen, unsere Produkt- und Servicepalette zu erweitern sowie Funktionalität, Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit unserer Produkte und Dienstleistungen zu verbessern.

Um die Wirksamkeit unserer Maßnahmen zur Reduzierung der CO_2-Emissionen unserer Fahrzeuge zu messen, erheben wir in Europa und den USA eine strategische Kennzahl:

> CO_2-Flottenemissionen. Die EU-Pkw-Neuwagenflotte des Volkswagen Konzerns (ohne Lamborghini und Bentley) hat im Berichtsjahr gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 99,9 g CO_2/km[1] (NEFZ) emittiert. Damit wurde der Vorjahreswert um rund 20 % unterschritten. Die Zielvorgabe für den mit anderen Herstellern gebildeten CO_2-Pool wurde knapp um 0,8 g CO_2/km verfehlt. Entgegen der ursprünglichen Planung konnte aufgrund verzögerter Produktanläufe trotz erheblicher Verbesserungen gegenüber 2019 das Ziel nicht ganz erreicht werden. Die Marken Lamborghini und Bentley besitzen als Kleinserienhersteller jeweils eine eigenständige Flotte im Rahmen der europäischen CO_2-Gesetzgebung und lagen jeweils oberhalb ihres individuellen Zielwerts. Die Regulierung von Flottenemissionen in den USA unterscheidet sich von der in Europa, zum Beispiel beim zugrundegelegten Testverfahren, beim Erhebungszeitraum, der nicht dem Kalenderjahr, sondern dem Modelljahr der Fahrzeuge entspricht, sowie beim Zeitraum zum Ausgleich etwaiger CO_2-Zielverfehlungen, der drei Modelljahre umfasst. In den USA haben wir im Geschäftsjahr 2020 die dort geltenden Vorgaben für das Konzern-Konto – vorbehaltlich einer etwaigen anderweitigen behördlichen Rückmeldung – eingehalten.

Antriebs- und Kraftstoffstrategie

Mit Blick auf die gesetzlichen Emissionsvorgaben entwickeln wir derzeit ein zukunftsorientiertes Antriebs- und Fahrzeugportfolio: Wir haben uns vorgenommen, die Effizienz der Antriebe mit jeder neuen Modellgeneration zu steigern – unabhängig davon, ob es sich um Verbrennungsmotoren, Hybrid- oder reine Elektroantriebe handelt. Der Volkswagen Konzern führt mit seinen Marken eine eng abgestimmte Technologie- und Produktplanung durch, um Zielverfehlungen bei den Flottenverbrauchsgrenzen zu vermeiden, da diese mit erheblichen Emissionsüberschreitungsabgaben verbunden sind. Daher soll bereits im Jahr 2025 rund jedes fünfte Neufahrzeug aus dem Volkswagen Konzern weltweit rein elektrisch angetrieben werden; je nach Marktentwicklung könnten dies über zwei Millionen Elektrofahrzeuge pro Jahr sein. Im Rahmen unserer Elektrifizierungsoffensive wollen

wir bis 2030 unseren Kunden weltweit rund 70 rein batterieelektrische Fahrzeuge anbieten können, wovon rund 20 bereits angelaufen sind. Zudem sind bis Ende des Jahrzehnts insgesamt rund 60 Hybridmodelle geplant, von denen etwas mehr als die Hälfte bereits produziert wird. Bis 2030 will der Volkswagen Konzern sein gesamtes Modellportfolio – vom Volumenmodell bis zum Premiumfahrzeug – durchgängig elektrifizieren. Von jedem unserer Pkw-Modelle aller Konzernmarken soll es dann mindestens eine elektrifizierte Variante geben – batterieelektrisch oder als Hybridfahrzeug. Dafür entwickeln wir neben dem Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) auch eine rein elektrische Plattform für unsere Premium- und Sportmarken – die Premium Plattform Elektrik (PPE).

Der Volkswagen Konzern hat sich zur Erreichung der Klimaschutzziele von Paris bekannt und beabsichtigt, bis zum Jahr 2050 ein bilanziell CO_2-neutrales Unternehmen zu werden.

Um in Zukunft möglichst vielen Menschen weltweit nachhaltige und bezahlbare Mobilität zur Verfügung zu stellen, bieten wir ein fokussiertes Antriebsspektrum mit Elektrifizierungen an. Aus heutiger Sicht werden konventionelle Verbrennungsmotoren auch in den nächsten Jahren das Gros der Antriebe bilden. Im Interesse eines verantwortungsvollen Umgangs mit Ressourcen ist es deshalb unerlässlich, diesen Teil der Motorenpalette weiter zu verbessern sowie konsequent und marktspezifisch zu konsolidieren. Zur Erfüllung zukünftiger Abgasnormen sind Aggregatemaßnahmen, wie eine deutlich aufwendigere Abgasreinigung oder eine sogenannte Mild-Hybridisierung der Fahrzeuge, sowie auch Fahrzeugmaßnahmen, zum Beispiel eine optimierte Aerodynamik oder reduzierte Rollwiderstände, erforderlich. Mit der Einführung des Golf 8 bieten wir effizientere und nachhaltigere Mobilität verstärkt im Volumensegment an: Gegenüber dem Vorgänger führt der neue Otto-Mild-Hybrid-Antriebsstrang des Golf zu einer signifikanten Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs.

Wichtiger denn je ist uns, unseren Modulansatz stringent weiterzuverfolgen. Um ein breites Produktportfolio wirtschaftlich anbieten zu können, reduzieren wir die Anzahl der einzelnen Module. Bei den konventionellen Verbrennungsmotoren etwa wollen wir die Varianten im Konzern langfristig um mehr als ein Drittel verringern. Das schafft Freiraum für die Entwicklung und Produktion neuer Hybrid- und Elektroantriebe.

Life Cycle Engineering und Recycling

Technologische Innovationen zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs allein reichen nicht aus, um die Wirkung von Fahrzeugen auf die Umwelt zu minimieren. Wir betrachten die von uns verursachten Umweltauswirkungen über den ganzen Lebenszyklus und sämtliche Stufen der Wertschöpfungskette hinweg. Dies umfasst den Herstellungsprozess mit der Rohstoffentnahme, der Werkstoffherstellung, den Prozessen bei unseren Lieferanten sowie der eigenen Produktion an unseren Standorten, die Nutzungsphase mit den Fahrzeugemissionen und der notwendigen Kraftstoffbereitstellung und schließlich die Verwertung des Altfahrzeugs am Ende des Lebenszyklus. Wir ermitteln, an welcher Stelle des Lebenszyklus Verbesserungen den größten Effekt haben und entwickeln geeignete Lösungen. Das nennen wir Life Cycle Engineering. Recycling beispielsweise ist ein wichtiger Ansatz, um Umwelteinflüsse zu verringern und Ressourcen zu schonen; deshalb achten wir bereits bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge auf die Recyclingfähigkeit der Werkstoffe, verwenden qualitativ hochwertiges Recyclingmaterial und vermeiden Schadstoffe. Gemäß der Europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an ihrem Lebensende zu 85 % recycelbar und zu 95 % verwertbar sein – unsere in Europa zugelassenen Fahrzeuge erfüllen diese gesetzliche Vorschrift.

Synergien steigern die Effizienz

Bei der Fahrzeugentwicklung arbeiten wir zusammen mit unseren Marken intensiv daran, Synergien zu heben. Die gemeinsame Strategie des Entwicklungsverbunds verfolgt beispielsweise das Ziel, über einen effektiveren und effizienteren Ressourceneinsatz bei der Erforschung und Entwicklung neuer mobilitätsbezogener Technologien, Produkte und Dienstleistungen die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Konzerns langfristig zu stärken. In unserem konzernweiten Entwicklungsverbund arbeiten die Marken daher nicht nur mit-, sondern auch füreinander an Schlüsseltechnologien und bilden übergreifende Kompetenznetzwerke für Zukunftsthemen. Vor diesem Hintergrund wurden im Jahr 2020 Verantwortlichkeiten in der Technischen Entwicklung neu sortiert, um die Modulentwicklung noch effizienter zu koordinieren und Synergien bei Modulvarianz, Komponenten, Bauteilen und Prozessen zu heben. Die Aktivitäten und die Verantwortung für die Entwicklung, Beschaffung und Qualitätssicherung aller Batteriezellen im Konzern haben wir zentral in einem Center of Excellence unter dem Dach der Marke Volkswagen Pkw gebündelt. Dort wurde 2019 eine Pilotlinie für die Zellfertigung in Betrieb genommen, um Kompetenzen für den Konzern im Zelldesign, aber auch entlang der gesamten Wertschöpfungskette aufzubauen.

Auch das Management von Modulen steuern wir zentral, um Kosten, Investitionen und die Komplexität zu reduzieren. Wir verfolgen das Ziel, die Aufwendungen in den Baukästen zu senken und zeitgleich die flächendeckende Breitenelektrifizierung sowie die Ausrichtung auf autonome Systeme umzusetzen. Erreichen wollen wir dies durch eine deutliche Verringerung der Komplexität – mit gestrafften und überschneidungsfreien, aber dennoch synergetischen Plattformen. Dabei greifen die unterschiedlichen Konzernmarken auf die Modulbaukästen zurück – so erschließen wir Synergien zwischen den verschiedenen Modellen einer Baureihe wie auch über Baureihen hinweg. Die Straffung der Baukästen schafft finanziellen Spielraum für die Entwicklung in den Zukunfts-

themen Digitalisierung und autonomes Fahren. Die volumenstarken Pkw-Marken haben die Baureihenorganisation implementiert. Dadurch stärken wir die Verantwortung der Marken für den Erfolg der Fahrzeugprojekte, verbessern die bereichsübergreifende Projektarbeit, beschleunigen Entscheidungen und verbessern die Ergebnisorientierung in den Projekten.

Synergien erschließen wir auch durch den fortwährenden intensiven Austausch über Best-Practice-Ansätze, etwa bei der virtuellen Entwicklung und Erprobung. Nicht zuletzt trägt auch die zentrale Entwicklung und Konsolidierung von IT-Systemen dazu bei, die markenübergreifende Zusammenarbeit zu stärken, Entwicklungsaktivitäten vergleichbarer zu machen und die IT-Kosten im Konzern zu senken.

Nachhaltige Mobilität, Vernetzung und automatisiertes Fahren

Mobilität von Personen und Waren ist eine Grundvoraussetzung für wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung, gerade auch in Zeiten der Covid-19-Pandemie. Gleichzeitig schwinden die natürlichen Ressourcen und der Klimawandel schreitet voran. Gefordert sind daher ganzheitliche Mobilitätskonzepte, die die Auswirkungen auf die Umwelt minimieren. Sie müssen effizient, nachhaltig, krisensicher, kundenorientiert – und jederzeit und überall zugänglich sein.

In unserem konzernweiten Verbund erforschen und entwickeln wir solche Konzepte und Lösungen: Wenn wir die Zukunft der Mobilität gestalten, richten wir den Blick nicht nur auf das Automobil, seine Komponenten sowie begleitende Dienstleistungen, sondern beziehen alle Verkehrsmittel und die Verkehrsinfrastrukturen, das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung und weitere relevante Faktoren ein. Innovationen wie die digitale Vernetzung oder das automatisierte Fahren ermöglichen völlig neue Lösungsansätze. Diese wollen wir nutzen und damit unseren Beitrag zu einem ganzheitlichen Mobilitätssystem der Zukunft leisten sowie die Transformation unserer Branche mitgestalten.

Auf dem Weg zum autonomen Fahren hat der Volkswagen Konzern auch 2020 seine Assistenzsysteme und automatisierten Fahrfunktionen weiterentwickelt und in Fahrzeugen eingesetzt. Ziel ist es, als Kernkompetenz des Konzerns hochautomatische Fahrfunktionen für Privatfahrzeuge, Shared-Mobility-Systeme sowie kommerzielle Anbieter von Mobilität in den Markt zu bringen. Mit der Präsentation der Sedric-Familie – von vollautonomen Fahrzeugen für Kurz- und Langstreckenmobilität über Sportwagen bis hin zu selbstfahrenden Lieferwagen und schweren Lkw – hat der Volkswagen Konzern seine Vision für ein autonomes Mobilitätssystem vorgestellt. Sowohl in Städten als auch in ländlichen Gebieten werden diese Fahrzeuge neue Mobilitätsformen ermöglichen – besonders für Nutzergruppen, denen der Zugang zu Mobilität bislang verwehrt geblieben ist.

Im Rahmen von TOGETHER 2025+ arbeiten wir im Modul Software-enabled Car Company daran, Software-Entwicklung zu einer der Kernkompetenzen des Volkswagen Konzerns zu machen. Seit dem 1. Januar 2020 bündeln wir in der Car.Software Organisation – einer eigenständigen Gesellschaft mit Konzernverantwortung – alle Beteiligungen und Tochterunternehmen, die Software für Fahrzeuge und für digitale Ökosysteme entwickeln. In einem ersten Schritt sind das mehr als 3.500 Fachkräfte. Unter dem Dach der Car.Software Organisation arbeiten seit Mitte des abgelaufenen Geschäftsjahres Fachkräfte zusammen, die bislang in den verschiedenen Konzernmarken und Regionen tätig waren.

Die Car.Software Organisation entwickelt Software für fünf Themenfelder im Konzern:

- ein einheitliches Fahrzeug-Betriebssystem „vw.os“ für alle Konzernfahrzeuge sowie ihre Anbindung an die Volkswagen Automotive Cloud,
- eine standardisierte Infotainment-Plattform,
- alle Assistenzsysteme bis hin zum hochautomatisierten Fahren und Parken,
- Funktionen zur Verbindung von Antrieb, Fahrwerk und Ladetechnologie sowie
- Ökosysteme für alle Mobilitätsdienste und digitalen Geschäftsmodelle der Marken.

Ab Mitte dieses Jahrzehnts sollen alle neuen Fahrzeugmodelle konzernweit auf einer einheitlichen, markenübergreifenden Software-Plattform, inklusive Betriebssystem „vw.os“ und Volkswagen Automotive Cloud, sowie einer einheitlichen Architektur aufsetzen. Ende 2024 soll diese Architektur im Rahmen des Projekts Artemis erstmals in einem Audi Modell zum Einsatz kommen. Danach soll sie in volumenstarken Fahrzeugen eingesetzt werden, um Skaleneffekte zu generieren und damit die Kosten für Software im Fahrzeug für alle Marken zu senken.

Mit Allianzen Kräfte bündeln

Das Zukunftsprogramm TOGETHER 2025+ sieht die Transformation unseres Kerngeschäfts und den gleichzeitigen Aufbau eines Geschäftsfelds für Mobilitätslösungen vor. Entscheidend für den Erfolg dieser Vorhaben ist, dass wir unsere Innovationskraft auf ein noch breiteres Fundament stellen.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns bündeln wir im Bereich Volkswagen Group Innovation die technologischen Innovationsaktivitäten. An sieben Standorten weltweit – in den USA, Europa und Asien – arbeiten Mitarbeiter an nachhaltigen Lösungen für urbane und interurbane Mobilitätssysteme, entsprechend unserer strategischen Vision „Shaping mobility – for generations to come“. Um Digitalisierung, Nachhaltigkeit und E-Mobilität fortlaufend mit innovativen Projekten zu unterstützen, werden regelmäßig vorentwicklungsreife Technologien und Aktivitäten aus der Volkswagen Group Innovation in unsere Konzernmarken transferiert. Damit schaffen wir eine agile Innovationsstruktur, die es uns erlaubt, auch kurzfristig neue Meilenstein-Projekte mit innovativen internationalen Partnern zu initiieren.

Das Wachstum in Sachen Mobilität definiert sich stark über regionale Innovationsaktivitäten. Volkswagen fokussiert daher seine strategischen Venture-Capital-Aktivitäten und

Partnerschaften im internationalen Innovationsökosystem des Konzerns. Das hilft uns, regionale Kundenbedürfnisse genauer zu erkennen, unser Angebot entsprechend anzupassen und wettbewerbsgerechte Kostenstrukturen zu etablieren. Dabei setzen wir stärker als bisher auf Partnerschaften, Zukäufe und Venture-Capital-Investitionen und steuern die Auswahl der Engagements zentral, um den größtmöglichen Wert für den Konzern und seine Marken zu schaffen. Unter diesem Aspekt haben wir mit der Ford Motor Company eine Allianz gestartet: Es ist eine Zusammenarbeit bei der Entwicklung von Transportern und mittelgroßen Pickups vorgesehen. Anfang Juni 2020 unterzeichneten die Ford Motor Company und die Volkswagen AG weitere Verträge innerhalb ihrer bestehenden globalen Allianz für leichte Nutzfahrzeuge, Elektrifizierung und autonomes Fahren. Die Verträge legen die Grundlage für insgesamt drei Fahrzeugprojekte. Neben der bereits vereinbarten Zusammenarbeit beim mittelgroßen Pickup laufen die Projekte für einen Stadtlieferwagen und einen Transporter im Ein-Tonnen-Ladesegment an. Insgesamt umfassen die drei beschlossenen Projekte der Allianz ein Volumen von rund 8 Mio. Fahrzeugen über den gesamten Modellzyklus. Darüber hinaus investieren wir zusammen mit Ford in das an der Entwicklung eines Systems für das autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI. Die Allianz erlaubt beiden Unternehmen, unabhängig voneinander das Self-Driving System von Argo AI in eigene Modelle zu integrieren. Dieses System soll vollautomatisiertes Fahren ermöglichen und insbesondere Ridesharing-Anbietern und Lieferdiensten in Innenstädten neue Möglichkeiten durch vollautomatisierte Fahrzeuge eröffnen. Hierzu konnte Anfang Juni 2020 die Transaktion zur Kooperation im Bereich der Entwicklung des autonomen Fahrens mit Argo AI und Ford vollzogen werden. In diesem Zuge wurde die vormalige Volkswagen Konzerngesellschaft AID in das Unternehmen Argo AI eingebracht. Außerdem beabsichtigt Ford, den Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) von Volkswagen für ein emissionsfreies Volumenmodell zu nutzen, das ab 2023 in Europa angeboten werden soll. Mit der Kooperation wollen Volkswagen und Ford ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöhen, die Produkte noch besser auf die Wünsche der Kunden weltweit ausrichten und gleichzeitig Synergien bei Kosten und Investitionen heben.

Den Wandel hin zu einem Mobilitätsdienstleister mit einer vollvernetzten Fahrzeugflotte und unserem digitalen Ökosystem „Volkswagen We“ beschleunigen wir mit unserer strategischen Partnerschaft mit Microsoft. Gemeinsam wollen wir die Softwareentwicklung für das Automobil von morgen und neue Dienste für unsere Kunden vorantreiben. Unsere IT-Kompetenz und -Lösungen werden dadurch umfassend gestärkt und ausgebaut.

Die Batterietechnologie soll eine Kernkompetenz des Volkswagen Konzerns werden. Auf die Batterie entfallen 20 bis 30% der Materialkosten in Elektrofahrzeugen; sie wird zukünftig eine der wichtigsten Komponenten für die Produktdifferenzierung sein. Unsere internen Kompetenzen für Batteriezellen haben wir bereits in einem Center of Excellence gebündelt; zugleich wollen wir den Kompetenzaufbau und den Technologiewandel durch intelligente Kooperationen beschleunigen. Allein für die Ausstattung unserer eigenen E-Flotte mit Lithium-Ionen-Batterien rechnen wir bis 2025 mit einer Batteriekapazität von mehr als 150 GWh pro Jahr. Um diesen enormen Bedarf zu decken, haben wir für unsere wichtigsten Märkte und die ersten MEB-Modelle strategische Lieferanten für Batteriezellen definiert und wollen weitere langfristige strategische Partnerschaften in China, Europa und den USA auf den Weg bringen. In Salzgitter soll eine Batteriezellfabrik mit einer Kapazität von 16 GWh aufgebaut werden. Perspektivisch bereiten wir uns bereits auf die nächste Generation vor: Die Feststoffbatterie wollen wir gemeinsam mit unserem Partner QuantumScape zur Marktreife führen.

Im Rahmen der gemeinsamen Beteiligung unserer Konzernmarken Volkswagen Pkw, Audi und Porsche am paneuropäischen High Power Charging (HPC) Joint Venture IONITY wird eine umfassende Ladeinfrastruktur zur Absicherung der Langstreckenmobilität aufgebaut: Am Ende des Berichtsjahres waren bereits 325 Ladestationen aufgebaut, Ende 2021 sollen es 400 Ladestationen sein.

Die Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für die Zulassung und Einführung unseres eigenen Self-Driving-Systems unterstützen wir durch aktive Mitarbeit an öffentlichen Projekten. Die Erfahrungen, die wir dort sammeln, kommen den Marken des Konzerns und damit unseren Kunden zugute.

F&E-Kennzahlen

Im Geschäftsjahr 2020 haben wir weltweit 6.795 (7.614) Patente auf Erfindungen unserer Mitarbeiter angemeldet, davon die Mehrzahl in Deutschland. Die Tatsache, dass ein immer größerer Teil dieser Patente auf Anmeldungen in wichtigen Zukunftsfeldern wie Fahrerassistenzsysteme und Automatisierung, Konnektivität sowie alternative Antriebe entfällt, belegt die Innovationskraft unseres Unternehmens.

In Summe waren die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile im Berichtsjahr mit 13,9 (14,3) Mrd. € um 2,9 % geringer als im Vorjahr; ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die F&E-Quote – lag aufgrund des Umsatzrückgangs infolge der Covid-19-Pandemie bei 7,6 (6,7) %. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, eine effizientere Motorenpalette sowie die Digitalisierung und neue Technologien im Mittelpunkt. Die Aktivierungsquote belief sich auf 46,6 (36,1) %. Die nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten verringerten sich auf 12,1 (13,2) Mrd. €.

Im Bereich Forschung und Entwicklung waren am 31. Dezember 2020 – einschließlich der at-equity-konsolidierten chinesischen Joint Ventures – konzernweit 53.268 Mitarbeiter (–3,1 %) tätig; das entspricht einem Anteil von 8,0 % an der Belegschaft.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2020	2019
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	13.885	14.306
davon aktivierte Entwicklungskosten	6.473	5.171
Aktivierungsquote in %	46,6	36,1
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	4.644	4.064
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	12.056	13.199
Umsatzerlöse	182.106	212.473
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	13.885	14.306
F&E-Quote	**7,6**	**6,7**

BESCHAFFUNG

Die zentrale Aufgabe der Beschaffung bestand auch im Geschäftsjahr 2020 darin, die Bedarfe abzusichern und an der Erstellung wettbewerbsfähiger, innovativer Produkte sowie der Optimierung der Kostenstrukturen mitzuwirken. Darüber hinaus haben wir die Digitalisierung der Beschaffungsprozesse weiter vorangetrieben.

Beschaffungsstrategie

Die Konzernstrategie TOGETHER 2025+ steht auch innerhalb der Beschaffung für mehr Geschwindigkeit, Fokus sowie Konsequenz und treibt den Wandel stärker voran. So stand das Jahr 2020 im Zeichen der Umsetzung der in der Beschaffungsstrategie erarbeiteten Konzepte. Im Rahmen eines gemeinsamen Zielsystems für die Konzern-Komponente und die Beschaffung wurden die wesentlichen Steuerungsgrößen der Beschaffung festgelegt. Neben den Material- und Investitionskostenzielen sowie einer termingerechten Vergabeabwicklung berücksichtigt das Zielsystem nun stärker Aspekte der Nachhaltigkeit in der Lieferkette.

Zielkostenansätze spielen eine zunehmend wichtigere Rolle in der Beschaffung. Sie ermöglichen die Transparenz der Kosten sowie das Beeinflussen von Konzepten in der frühen Phase der Produktentwicklung durch Orientierung an kalkulatorischen Potenzialen. Darüber hinaus bieten sie Ansätze für ein weltweites Benchmarking und den Austausch von Best Practices.

Um profitables Wachstum zu unterstützen und strategisch relevante und/oder versorgungskritische Hard- und Softwareumfänge abzusichern, wurde ein geschäftsbereichsübergreifendes, strategisches Wertschöpfungsmanagement implementiert. Der eingerichtete Ausschuss „Strategisches Wertschöpfungsmanagement“ entscheidet regelmäßig über strategische Grundsatzentscheidungen zur Eigenfertigung (Make), Beauftragung (Buy) oder Kooperationen inklusive Beteiligungsmodelle (Partner).

Der zunehmende Anteil an Softwareumfängen und die damit einhergehenden neuen Partner und Lieferanten erfordern Anpassungen in der Prozesskette und in den Vergabekriterien der Beschaffung. Der Ausschuss „Corporate Sourcing Committee Digital Car“ steuert wöchentlich die optimale Vergabe von Fahrzeug- und fahrzeugnahen Softwareumfängen.

Volkswagen FAST – Lieferantennetzwerk als Basis des Erfolgs

Mit der Initiative FAST (Future Automotive Supply Tracks) trägt die Konzernbeschaffung dazu bei, den Volkswagen Konzern und sein Lieferantennetzwerk kooperativ und zukunftssicher weiterzuentwickeln.

FAST ermöglicht beiden Seiten einen regelmäßigen Austausch, um für die zukünftigen Herausforderungen der Automobilbranche stark aufgestellt zu sein. Anhand festgelegter Kriterien wird den Lieferanten eine umfassende Bewertung des vergangenen Jahres offengelegt, sodass gemeinsam Optimierungen erarbeitet werden können. Kernthemen dieses Austauschs sind neben den bestehenden Lieferbeziehungen weiterhin strategische Abstimmungen zu Globalisierung und Innovation.

Im geschäftsbereichsübergreifenden Innovationsprozess werden FAST-Partner insofern priorisiert, dass sie die Möglichkeit erhalten, in den Strategie-Dialogen Vertretern aus Beschaffung und Technischer Entwicklung auf oberer Führungsebene Innovationen vorzustellen. Zu Innovationsveranstaltungen werden relevante FAST-Partner eingeladen, damit sie ihre Kompetenzen einbringen können. Im Berichtsjahr wurden infolge der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 – wenn möglich – digitale Kommunikationsmedien für das jährliche Treffen genutzt. Um auch in Zukunft alle Potenziale der Initiative FAST voll ausschöpfen zu können, wird das Programm laufend aktualisiert und weiterentwickelt.

Elektromobilität

Als zentrale Aufgabe der Beschaffung gilt es in Bezug auf die Elektromobilitätsoffensive, die weiterhin wachsenden Bedarfe der nächsten fünf bis zehn Jahre nachhaltig abzusichern und dabei die Kostenstrukturen zu optimieren.

Die Konzern-Beschaffung legt dabei besonderen Fokus auf die Themen Hochvolt-Batterie und E-Rohstoffe. Über Benchmarking und bedarfsgerechte Qualifizierung steigern wir in diesem Zusammenhang unsere Einkaufskompetenz.

Im Zuge der Auftragsvergaben an unsere Partner in Sachen Elektromobilität stellen wir Anforderungen bezüglich nachhaltiger Lieferantenquellen, transparenter und nachverfolgbarer Lieferströme sowie Energie- und CO_2-optimierter Lieferketten. Weltweite Bedarfe aus den Märkten Europa, Amerika und Asien bündeln wir in Konzernvergaben mit dem Ziel der Kostenführerschaft bei Elektromobilitätslösungen. Dabei achten wir auf Diversifizierung in Verbindung mit Zweilieferantenstrategien sowie auf die Lokalisierung des Zuliefererportfolios für alle Kernkomponenten der Elektrofahrzeugflotte, um wirtschaftliche und geopolitische Risiken zu reduzieren.

Digitalisierung der Versorgung

Wir arbeiten konsequent daran, eine komplett digitalisierte Lieferkette umzusetzen. Sie soll uns dabei unterstützen, die Versorgung abzusichern und konzernweit Synergien zu heben, um eine führende Position bei Kosten- und Innovationen zu erreichen. Dafür schaffen wir eine gemeinsame Datenbasis und nutzen innovative Technologien, die eine effiziente, vernetzte Zusammenarbeit in Echtzeit ermöglichen – im Konzern wie auch mit unseren Partnern. Mit der Funktionalbereichsstrategie im Bereich der Beschaffung sollen Transaktionen mit unseren Lieferanten zukünftig standardisiert und wo möglich automatisiert werden, um nicht nur Transaktionskosten zu reduzieren, sondern auch Geschäftsprozesse zu beschleunigen. Mögliche Versorgungsrisiken können automatisiert gemeldet werden, um Maß-

nahmen und Alternativen gemeinsam schneller zu identifizieren. Im Jahr 2018 wurde mit der Digitalisierungsstrategie der Konzern-Beschaffung der Grundstein für die Zukunft der Beschaffung gelegt. Mit dieser Strategie sollen nicht nur die Schwächen der IT-Systemlandschaft der Beschaffung behoben, sondern auch Effektivität, Effizienz und Zukunftsfähigkeit der Organisation gesteigert werden.

Struktur der wichtigsten Beschaffungsmärkte

Unsere Beschaffung ist global organisiert und in den wichtigen Märkten weltweit präsent. Dadurch können wir sowohl Produktionsmaterial und Sachinvestitionen als auch Dienstleistungen weltweit in der geforderten Qualität und zu bestmöglichen Konditionen beschaffen. Aufgrund der Vernetzung der Beschaffungsorganisationen der Marken sind wir in der Lage, konzernweit Synergien auf den verschiedenen Beschaffungsmärkten zu heben.

Der Volkswagen Konzern betreibt, zusätzlich zu den Beschaffungseinheiten der Marken, acht Regionalbüros: In Wachstumsmärkten ermitteln und qualifizieren wir lokale Lieferanten, um Kostenvorteile für alle Produktionsstandorte im Konzern zu realisieren. Dabei rücken auch Start-ups und Softwarelieferanten in den Fokus. In bekannten und etablierten Märkten unterstützen die Regionalbüros den Zugang zu neuesten Technologien und Innovationen.

Kaufteile- und Lieferantenmanagement

Das heutige Lieferantenportfolio zeichnet sich durch globale Verteilung, Segmentierung und Diversifikation aus. Den damit verbundenen Herausforderungen stellen wir uns, indem wir die Industrialisierung der Lieferanten durch das Lieferantenmanagement der Beschaffung begleiten und überwachen. Dies beginnt bereits beim Auditieren und Bewerten von Lieferanten in Vorbereitung auf den Nominierungsprozess, gefolgt vom Überwachen des Reifegrads der Industrialisierung der Kaufteile bis hin zur vollständigen Abnahme und Bestätigung der benötigten Produktionskapazitäten an den jeweiligen Lieferantenstandorten. Die Komplexität der Bauteile erfordert dabei eine regelmäßige Kontrolle der Fertigungsprozesse, um mögliche Störfaktoren frühzeitig zu identifizieren und notwendige Gegenmaßnahmen zu ergreifen. Die enge Zusammenarbeit mit der Qualitätssicherung der Produktionsstandorte ist ausschlaggebend für eine stabile Anlauf- und Serienversorgung mit Kaufteilen für unsere Fahrzeugprojekte. Insbesondere die Herausforderungen im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie haben gezeigt, dass das weltweite Netzwerk des Lieferantenmanagements zuverlässig funktioniert hat und die Versorgung der Fahrzeug- und Komponentenwerke über das Berichtsjahr hinweg weitestgehend sichergestellt werden konnte. Engpässe beziehungsweise Versorgungsabrisse ergaben sich weltweit pandemiebedingt aus Mobilitätseinschränkungen bis hin zu Grenzschließungen.

Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen

Grundlage erfolgreicher Geschäftsbeziehungen mit unseren Geschäftspartnern bilden die Beachtung der Menschenrechte sowie Arbeits- und Gesundheitsschutzstandards, ein aktiver Umweltschutz und die Korruptionsbekämpfung. Diese Nachhaltigkeitsstandards sind in den vertraglich verbindlichen „Anforderungen des Volkswagen Konzerns zur Nachhaltigkeit in den Beziehungen zu Geschäftspartnern (Code of Conduct für Geschäftspartner)“ definiert. Gleichzeitig ist dort die Erwartung formuliert, diese ihrerseits an ihre Lieferanten weiterzugeben. Das Einhalten der Anforderungen wird von uns überprüft und ist seit 2019 ausdrücklich vergaberelevant.

In unserem 2019 eingeführten und 2020 ausgebauten Nachhaltigkeitsrating ermitteln wir die Nachhaltigkeitsperformance der Lieferanten mithilfe von Selbstauskünften und Vor-Ort-Überprüfungen. Bis zum Ende des Berichtsjahres lagen uns 13.041 Ratings für Lieferanten vor, deren Auftragsvolumen einem Anteil von 76 % am Gesamtvolumen entspricht. Sowohl die Validierung des Fragebogens Self-Assessment-Questionnaire als auch die Durchführung der Vor-Ort-Überprüfungen erfolgt durch ausgewählte Dienstleister. An Lieferanten, bei denen wir eine mangelhafte Umsetzung oder Verstöße feststellen, wird in der Regel kein Auftrag vergeben. Die Verknüpfung von Vergabeentscheidungen an Nachhaltigkeitskriterien ist einer der stärksten Hebel, um diese durchzusetzen. Auf bestehende Nachhaltigkeitsrisiken und -verstöße, auch in der vorgelagerten Lieferkette, reagieren wir mit der systematischen Durchführung von Maßnahmen. Dazu gehören je nach Schwere etwa die Aufnahme von Spezifikationen und Maßnahmen in die Lastenhefte der Lieferanten. Trotz der Widrigkeiten durch die Covid-19-Pandemie haben wir die Fort- und Weiterbildung der Lieferanten weiterhin fokussiert: Im Geschäftsjahr 2020 haben über 12 Tsd. Lieferanten das Qualifizierungsangebot wahrgenommen.

Der Schwerpunkt unserer Aktivitäten lag 2020 auf den Themengebieten Dekarbonisierung, Achtung der Menschenrechte und verantwortungsvoller Rohstoffbezug.

Im Bereich Dekarbonisierung verfolgt der Volkswagen Konzern das Ziel, kontinuierlich über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs Treibhausgasemissionen zu reduzieren oder zu vermeiden. Der Wandel des Konzerns zum Anbieter nachhaltiger Mobilitätslösungen, insbesondere der Trend hin zur Elektromobilität, verschiebt den Handlungsbedarf von der Nutzungsphase in die Lieferkette und Herstellung von Fahrzeugteilen und Fahrzeugen. Wir sind uns unserer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst und bekennen uns zum Zwei-Grad-Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens. So haben wir die Nutzung regenerativer Energie bei Batterielieferanten im Lastenheft verankert.

Zur Achtung der Menschenrechte in unseren Lieferketten orientieren wir uns an internationalen Abkommen und Rahmenwerken, wie sie in den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte sowie den Leitsätzen und

Übereinkommen der OECD gefordert sind. Um diesen Anforderungen gerecht zu werden, haben wir 2020 ein Human-Rights-Due-Diligence-Managementsystem auf den Weg gebracht, mithilfe dessen die Menschenrechtsrisiken in unserer Lieferkette transparent gemacht und reduziert werden sollen. Zur wirksamen Bearbeitung der teilweise umfangreichen Risiken in den Rohstofflieferketten wurde ein zusätzliches Managementsystem eingerichtet. Dieses konkretisiert die Priorisierung und Bearbeitung der von uns als besonders risikoreich eingestuften Rohstofflieferketten. Hierbei konzentrieren wir uns aktuell auf 16 Rohstoffe. Ein Meilenstein für die Gestaltung des verantwortungsvollen Rohstoffbezugs war die Aufnahme zusätzlicher Transparenzanforderungen für unsere Batterielieferanten im Jahr 2020. Im Zuge dieser Anforderung verlangen wir zum Beispiel die Offenlegung der gesamten vorgelagerten Lieferkette von unseren Batterielieferanten für Neuvergaben ab dem Geschäftsjahr 2020.

KOMPONENTE

Die Neuausrichtung des konzernweiten Komponentengeschäfts wurde im Rahmen der Konzernstrategie TOGETHER 2025+ beschlossen und zum 1. Januar 2019 umgesetzt. Ziel ist eine weitere Verbesserung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit durch eine markenübergreifende Steuerung der Komponentenaktivitäten und eine konzernweit abgestimmte Wertschöpfungsstrategie. Bei traditionellen Technologien sowie Zukunftsthemen sollen Synergien realisiert werden, um den Übergang zur Elektromobilität voranzutreiben.

Die Komponente steuert weltweit rund 75 Tsd. Mitarbeiter, deren Expertise in der Entwicklung und Fertigung von Fahrzeugkomponenten liegt. Um diese Kompetenzen zukunftsorientiert auszurichten, wurde im Rahmen der Konzernstrategie entschieden, die weltweiten Komponentenaktivitäten in der unternehmerisch eigenständigen Geschäftseinheit Volkswagen Group Components (Konzern-Komponente) unter dem Dach der Volkswagen AG zu bündeln.

Die Einheit ist in Geschäftsfeldern organisiert: Motor und Gießerei, Getriebe und Elektroantrieb, Fahrwerk und Batteriesystem, Batteriezelle sowie Sitze. In jedem der Geschäftsfelder sollen Innovationskraft und Wettbewerbsfähigkeit durch ein zukunftsfähiges und wirtschaftliches Produktportfolio gesteigert werden, mit einer kontinuierlich optimierten Produktpalette und Skaleneffekten, die über alle Geschäftsfelder hinweg ausgeschöpft werden sollen. So übernimmt die Konzern-Komponente im Volkswagen Konzern neben der Entwicklung und Produktion von Batteriesystemen und Elektroantrieben für die neuen E-Fahrzeuge zusätzlich die Verantwortung für die Entwicklung und Pilotfertigung von Batteriezellen sowie die Steuerung von Produktionspartnerschaften. Zudem ist geplant, die Batteriezellen in innovativen Nachnutzungsanwendungen, wie der flexiblen Schnellladesäule, wiederzuverwenden und anschließend klimaschonend zu recyceln.

PRODUKTION

Das internationale, markenübergreifende Produktionsnetzwerk ermöglicht den Prozess vom Lieferanten zur Fabrik und zur Montagelinie sowie von der Fabrik zum Handel und zum Kunden. Voraussetzung für unsere Wettbewerbsfähigkeit ist eine dauerhafte Effizienz. Um den Herausforderungen der Zukunft begegnen zu können, setzen wir auf ganzheitliche Optimierungen, zukunftsgerichtete Innovationen, flexible Lieferströme und Strukturen sowie eine agile Mannschaft. Im Geschäftsjahr 2020 lag die weltweite Fahrzeugfertigung mit 8,9 Mio. Fahrzeugen um 17,8 % unter dem Vorjahreswert. Dies resultierte überwiegend aus der weltweiten Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und den damit verbundenen Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie wie beispielsweise kurzzeitige Schließungen der Fabriken oder Produktionskürzungen insbesondere im ersten Halbjahr 2020 aufgrund von Unterbrechungen der Lieferketten, der Logistik oder Schließungen der Handelsbetriebe. Trotz anhaltend schwieriger Rahmenbedingungen in vielen Märkten, konnte die Produktion im zweiten Halbjahr 2020 annähernd auf Vorjahresniveau stabilisiert werden. Um die Fertigungsprozesse unter Pandemie-Bedingungen aufrecht zu erhalten und unsere Belegschaft zu schützen, haben wir im Rahmen unserer Safe-Production-Initiative Verhaltensweisen und Maßnahmen zur Vermeidung möglicher Infektionsketten zwischen den handelnden Personen im Netzwerk erarbeitet und verabschiedet. Dazu zählen im Wesentlichen Regelungen zur Pflicht zum Tragen von Mund-Nasen-Schutzmasken, das Einhalten von Verhaltensregeln insbesondere Abstandsregeln, Hygienevorschriften und Lüftungszeiten sowie das Umgestalten der Schichtmodelle und Pausentaktungen. Wir überprüfen die formulierten Maßnahmen zur Eindämmung der Covid-19-Pandemie kontinuierlich und passen diese bei Bedarf an.

Die Produktivität nahm im Vergleich zum Vorjahr um 0,8 % zu.

FAHRZEUGPRODUKTIONSSTANDORTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS
Anteil an der Gesamtproduktion 2020 in Prozent

Produktionsstrategie „Intelligent vernetzt“

Die Produktion unterstützt die Konzernstrategie TOGETHER 2025+ mit ihrer Funktionalbereichsstrategie „Intelligent vernetzt“. Durch die intelligente Vernetzung von Menschen, Marken und Maschinen wollen wir die Kräfte und Potenziale unserer weltweiten Fertigung und Logistik bündeln und dadurch Synergien erschließen. Die Leitplanken sind unsere vier strategischen Zielfelder:

- Wandlungsfähiges Produktionsnetzwerk
- Effiziente Produktion
- Intelligente Produktionsprozesse
- Zukunftsfähige Produktionsarbeit

Mit markenübergreifenden Initiativen haben wir inhaltliche Cluster gebildet, in denen kompetenzstarke Teams die für die Produktion im Konzern relevanten strategischen Themen bearbeiten. Die wettbewerbsfähige Gestaltung unseres weltweiten Produktionsnetzwerks, die Reduzierung und der Ausgleich von Umweltbelastungen entlang des Produktionsprozesses sind ebenso Beispiele wie die Digitalisierung mit ihren Auswirkungen auf Produktions- und Arbeitsprozesse sowie auf die Zusammenarbeit. Ein szenarienbasierter Strategieprozess wurde im Zuge der Tranformationsphase in der Produktion entwickelt, der sich an einem Betrachtungszeitraum bis 2040 orientiert. Übergreifendes Ziel ist es, die Produktivität und die Profitabilität zu steigern. Wir wollen die Wettbewerbsfähigkeit unserer Standorte mit einer optimalen Auslastung unserer Fabriken sicherstellen und so Produkte mit hoher Qualität und hohem Kundennutzen zu wettbewerbsfähigen Kosten fertigen.

Globales Produktionsnetzwerk

Das Produktionsnetzwerk des Konzerns erstreckt sich über zwölf Marken und 118 Produktionsstandorte einschließlich unserer chinesischen Joint Ventures. Eine Standardisierung der Produktion mit einheitlichen Produktkonzepten, Anlagen, Betriebsmitteln und Fertigungsprozessen ist ein wesentlicher Faktor unserer zukunftsorientierten Fertigung. Wir entwickeln unsere Produktionskonzepte stetig weiter, richten sie auf neue Technologien aus und wollen dabei ambitionierte Ziele in den einzelnen Projekten realisieren.

Die flexiblen Produktionskapazitäten auf Basis unserer Plattformen bieten die Möglichkeit, Synergien zu heben, auf Marktanforderungen zu reagieren, das Produktionsnetzwerk bedarfsgerecht auszulasten sowie Mehrmarkenstandorte zu realisieren. Aktuell sind bereits knapp die Hälfte der 47 Pkw-Standorte Mehrmarkenstandorte. Das Musterbeispiel im Konzern bleibt weiterhin der Standort Bratislava: Hier werden Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi, Porsche, SEAT und ŠKODA produziert.

Der Volkswagen Konzern hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2025 ein weltweit führender Anbieter batterieelektrischer Fahrzeuge zu werden. Grundlage hierfür ist die Einführung des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB). Mit ihm ergänzen wir unser Angebotsportfolio um weitere batterieelektrische Fahrzeuge. Seit 2019 werden in Zwickau, dem ersten Elektrostandort des Volkswagen Konzerns, batterieelektrische Fahrzeuge, wie beispielsweise der ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, auf Basis des MEB gefertigt. Im Jahr 2020 wurde das

Portfolio der MEB-Plattform in Zwickau durch den ID.4 der Marke Volkswagen Pkw sowie durch den Enyaq iV der Marke ŠKODA am Standort Mlada Boleslav erweitert.

Um Mehrmarkenprojekte und Elektromobilität in Verbindung mit bestehenden Konzepten wirtschaftlich zu gestalten, ist es erforderlich, die Fertigung flexibel und effizient auszurichten. Außerdem ist die maximale Nutzung von Synergiepotenzialen ein entscheidender Faktor für den Erfolg künftiger Fahrzeugprojekte. Der Einsatz von gleichen Teilen, Konzepten sowie Fertigungsprozessen ermöglicht die Reduzierung von Investitionen und die Chance, vorhandene Kapazitäten besser auslasten zu können. Zukünftig werden elektrifizierte Fahrzeugprojekte an Mehrmarkenstandorten wie zum Beispiel in Hannover hinzukommen.

Produktionsstandorte

Nach dem Verkauf von Renk umfasst das Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns inklusive unserer chinesischen Joint Ventures nun 118 Standorte, an denen Pkw, Nutzfahrzeuge und Motorräder sowie Aggregate und Komponenten gefertigt werden.

Mit 66 Standorten bleibt Europa unsere wichtigste Produktionsregion für die Fertigung von Fahrzeugen und Komponenten. Allein in Deutschland befinden sich 24 Standorte. In der Region Asien-Pazifik ist der Konzern mit 34 Standorten vertreten, in Nordamerika sind es fünf, in Südamerika neun und in Afrika vier Standorte.

Trotz erschwerter Rahmenbedingungen durch die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie haben wir im Berichtsjahr 81 Produktionsanläufe durchgeführt, davon waren 33 neue Produkte beziehungsweise Produktnachfolger sowie 48 Produktaufwertungen oder Derivate.

Das Konzern-Produktionssystem

Das Konzern-Produktionssystem stellt uns Methoden und Tools bereit, die die Abläufe an allen Standorten der Marken und Regionen in der Produktion und den produktionsnahen Bereichen kontinuierlich und nachhaltig verbessern sollen. Bei der Weiterentwicklung der Methoden beziehen wir neue Themen und anhaltende Trends mit ein. Schwerpunkte sind unter anderem die Digitalisierung und der Umstieg auf die Elektromobilität. Speziell die Digitalisierung eröffnet neue Anwendungsgebiete, zum Beispiel durch die Nutzung digitaler Daten und Modelle. Daneben bietet die Digitalisierung auch die Möglichkeit, bestehende Methoden in digitale Formate zu überführen und neue, IT-gestützte Werkzeuge zu schaffen. So nutzen wir die Chancen der Digitalisierung und setzen digitale Formate und digitale Tools auch verstärkt in Trainings und Workshops ein.

Bei der Verankerung des Produktionssystems kommt den Menschen im Unternehmen eine zentrale Rolle zu. Wir fördern eine Kultur des wertschätzenden Umgangs miteinander, unabdingbar sind dabei die Themen Führung und Verantwortung des Einzelnen.

Neue Technologien und Digitalisierung

Der 3-D-Druck ist nach wie vor eine der Schlüsseltechnologien von Industrie 4.0 und der Digitalisierung der automobilen Wertschöpfungskette. Die auch als additive Fertigung bezeichneten Technologien werden in nahezu allen Standorten des Volkswagen Konzerns sowohl für die Bauteil- als auch für die Betriebsmittelherstellung erfolgreich eingesetzt. Sie eröffnen in den Bereichen Entwicklung, Design, Produktion und After Sales völlig neue Möglichkeiten. Aufgrund des digitalen Charakters des 3-D-Drucks, der keinerlei Werkzeuge benötigt, lassen sich Bauteile und Betriebsmittel flexibel und direkt aus digitalen Zeichnungen umsetzen sowie gänzlich neue Designs und Bauteilgeometrien verwirklichen. Entwicklungen in Richtung Großserienanwendungen im Automobilbau lassen für die Zukunft erhebliche Potenziale erkennen. Volkswagen nutzt hier durch die enge Zusammenarbeit seiner Marken die Vielfalt des Konzerns und arbeitet mit führenden Technologieanbietern und Forschungseinrichtungen zusammen.

Augmented Reality verknüpft die virtuelle mit der physischen Welt und spielt als gereifte Technologie ebenfalls eine wesentliche Rolle in der Digitalisierung der Wertschöpfungskette – nicht zuletzt aufgrund anhaltender Kontakt- und Reisebeschränkungen durch die Covid-19-Pandemie. Potenziale zur Erhöhung von Effizienz und Innovationsfähigkeit bestehen hier unter anderem im Bereich Remote Support, bei Mitarbeiterschulungen, in der Qualitätssicherung sowie im Entwicklungsprozess. Neben der Implementierung neuer Lösungen, die Datenbrillen, Tablets oder Projektoren als Ausgabemedium nutzen, werden bestehende Augmented-Reality-Anwendungen kontinuierlich auf weitere Standorte des Konzerns ausgerollt.

Grundlage für die Digitalisierung des Produktionssystems ist häufig, Produktionsdaten nutzbar zu machen. Ein Schwerpunkt ist die Nutzung von künstlicher Intelligenz bei Bilddaten, das sogenannte „Industrial Computer Vision“. Hier hat der Volkswagen Konzern eine eigene Plattform für die Umsetzung von konkreten Projekten entwickelt und rollt Anwendungen über seine Marken und Standorte aus. Beispiele dafür sind die Korrektheitsprüfung von Fahrzeugschildern oder die Risserkennung im Presswerk.

Neben den neuen Technologien ist in den nächsten Jahren die Umstellung der IT-Architektur auf eine cloudbasierte Plattformlösung die Kernaufgabe auf dem Weg zur digitalisierten Fertigung. Der Volkswagen Konzern entwickelt hierfür unter anderem die Industrial Cloud in Zusammenarbeit mit Amazon Web Services und dem Integrationspartner Siemens. Die cloudbasierte Plattform mit ihrem vereinfachten Datenaustausch ist eine entscheidende Voraussetzung, um Innovationen schnell und standortübergreifend bereitzustellen. Beispiele sind intelligente Robotik, verbundene Inline-Messsysteme, durchgängige Qualitätsregelkreise, Predictive Maintenance-Anwendungen oder Funktionen der Datenanalytik, um werksübergreifende Prozesse zu analysieren und zu ver-

gleichen. Neue Anwendungen können mit der cloudbasierten Plattform direkt auf alle Standorte skaliert und zentral betrieben werden. Die Umsetzung des Gesamtprojekts ist auf mehrere Jahre ausgelegt. Des Weiteren legt Volkswagen seine Industrial Cloud als offene Plattform an mit dem Ziel, neben den eigenen Standorten auch Unternehmen aus der gesamten Wertschöpfungskette zu integrieren. Langfristig geht es um die Integration der globalen Lieferkette des Volkswagen Konzerns: über 30.000 Standorte von Zulieferern und Partnerunternehmen. So entsteht ein stetig wachsendes, weltweites Ökosystem.

Um zukünftige Innovationen und neue Geschäftsmodelle entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu identifizieren, ermöglichen wir mit unserem Open-Innovation-Ansatz den Zustrom an innovativen Ideen und Technologien von externen Start-ups und treiben so zukunftsweisende Innovationen für unsere Produkte, Dienstleistungen und Prozesse innerhalb des Volkswagen Konzerns voran.

GoTOzero Impact Factory

Mit der Funktionalbereichsstrategie „Intelligent vernetzt“ planen wir die Produktion von morgen. Ressourceneinsatz und Emissionen der Standorte des Volkswagen Konzerns erfordern dabei besondere Aufmerksamkeit. Das Programm „goTOzero Impact Factory“ entwickelt konkrete Schritte zu einer nachhaltigeren Produktion. Die Vision dahinter ist eine Fabrik ohne negative Auswirkungen auf die Umwelt.

Wir haben eine Checkliste entwickelt, die die Standorte unterstützt, ihren Status auf dem Weg zu einer „Zero Impact Factory“ zu bestimmen. Diese umfasst derzeit 140 Umweltkriterien und bietet damit die Basis für die kontinuierliche Reduzierung von beispielsweise Energieverbrauch und CO_2-Ausstoß.

Um derartige Programme umzusetzen, wird in allen Produktionsstandorten weltweit ein neues Managementsystem eingeführt, das die wesentlichen Themen aus dem Bereich Compliance mit dem Umweltmanagement verknüpft. Dieses Umwelt-Compliance-Managementsystem bildet beispielsweise im Rahmen der Produktionsprozesse die feste Grundlage für die Einhaltung aller externen und internen Regeln in Bezug auf die Umwelt.

Um Synergien zu heben, fördern wir weltweit die Vernetzung und den Austausch zwischen den Marken. Unsere Umweltexperten treffen sich regelmäßig in Arbeitsgruppen. Außerdem schulen wir Mitarbeiter zum Thema Umweltschutz.

In einem IT-gestützten System erfassen und katalogisieren wir Umweltmaßnahmen, die wir für einen konzernweiten Best-Practice-Austausch zur Verfügung stellen. Im Berichtsjahr wurden in diesem System rund 1.520 umgesetzte Maßnahmen im Bereich Umwelt und Energie dokumentiert, die der Verbesserung der Infrastruktur und der Produktionsprozesse von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen dienen und beispielsweise in den Dekarbonisierungsindex (DKI) einfließen. Diese Aktivitäten lohnen sich in ökologischer und oft auch ökonomischer Hinsicht und haben einen positiven Einfluss auf die Umweltindikatoren des Konzerns.

GoTOzero Impact Logistics

Die Logistik von Konzern und Marken unterstützt in der gemeinsamen Initiative „goTOzero Impact Logistics“ das Erreichen der Ziele des Umweltleitbildes goTOzero. Das kontinuierliche Optimieren des Transportnetzwerks und der Logistikprozesse reduziert Emissionen – auch mit den Mitteln der Digitalisierung. Darüber hinaus wird stetig der Einsatz neuer, emissionsarmer Technologien im Transport von Produktionsmaterialien und Fahrzeugen geprüft und forciert.

Die vom Volkswagen Konzern ergriffenen Maßnahmen für eine zukünftig CO_2-neutrale Logistik umfassen beispielsweise die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene und die nahezu vollständige CO_2-Vermeidung durch den Einsatz von Grünstrom im Schienenverkehr in Deutschland in Zusammenarbeit mit der Deutsche Bahn AG.

Weitere Beispiele für die Nutzung der Bahn als emissionsarmer Verkehrsträger sind der Transport der Batteriemodule vom Lieferanten im polnischen Wrocław nach Braunschweig sowie der Transport von Batteriesystemen vom Komponentenstandort Braunschweig in das Werk Zwickau, zur Produktion rein batterieelektrischer Fahrzeuge.

Darüber hinaus nutzt die Konzern-Logistik die weltweit ersten beiden mit schadstoffarmem Flüssigerdgas (LNG) betriebenen Roll-on-Roll-off (RoRo)-Charterschiffe für den Fahrzeugtransport über den Nordatlantik.

MARKETING UND VERTRIEB

Wir verstehen uns als innovativer und nachhaltiger Mobilitätsanbieter für alle gewerblichen und privaten Kunden weltweit – mit einem einzigartigen Produktportfolio, das zwölf erfolgreiche Marken und innovative Finanzdienstleistungen umfasst.

Gemeinsam mit ihren Vertriebspartnern und Importeuren haben sich unsere Pkw-Marken auf ein Vorgehen zur Integration neuartiger Produkte und Services in das Vertriebsnetz verständigt. Im Vordergrund steht dabei der sichere Umgang mit Kundendaten und die Art und Weise, wie diese bei digitalen Produkten und Services oder beim Fahrzeugkauf verarbeitet werden. In vielen Ländern wurden die gesetzlichen Anforderungen an den Umgang mit Kundendaten verschärft. Gleichzeitig stehen neue Konzernfahrzeuge vor ihrer Markteinführung, die permanent mit dem Internet verbunden sind. Wir investieren verstärkt in Vertriebssysteme und -prozesse mit dem Ziel, das individuelle Kundenerlebnis in allen Vertriebskanälen weiter zu digitalisieren und zu verbessern.

Die wirtschaftliche Kraft und Profitabilität des Volkswagen Konzerns basiert auf einem breiten Portfolio von starken Marken. Ziel unseres strategischen Moduls Best Brand Equity ist es, die Markenprofile stetig zu schärfen und die jeweiligen Fahrzeugsegmente, die die Marken bedienen, mög-

lichst trennscharf abzugrenzen beziehungsweise bei Bedarf gezielt zu ergänzen. So wollen wir eine hohe Marktabdeckung bei großer Effizienz und geringer Kannibalisierung der jeweiligen Marken erreichen. Die Markenpositionierung ist ein wesentliches Element, um Markenwerte zu erhöhen. Dazu haben wir eine automobilspezifische Kundensegmentierung etabliert, um die Positionierung unserer Marken zu steuern. Sie wird kontinuierlich im Strategie- und Produktprozess angewendet.

Kundenzufriedenheit und Kundentreue

Der Volkswagen Konzern richtet seine Vertriebsaktivitäten darauf aus, seine Kunden zu begeistern. Das hat für uns höchste Priorität, denn begeisterte Kunden sind unseren Marken treu und empfehlen unsere Produkte und Dienstleistungen weiter. Neben der Zufriedenheit mit unseren Produkten und Services legen wir Wert auf eine emotionale Bindung unserer Kunden an unsere Marken. Dabei ist es uns wichtig, Kunden zu halten und neue Kunden zu gewinnen. Um unseren Erfolg auf diesem Gebiet zu messen, erheben und analysieren wir für die Pkw-produzierenden Marken zwei strategische Kennzahlen:

- Loyalitätsrate. Anteil der Kunden unserer Pkw-Marken, die erneut ein Konzernmodell gekauft haben. Die Marken Volkswagen Pkw, Audi, ŠKODA und Porsche belegen in der Loyalität dank ihrer treuen Kunden im Wettbewerbsvergleich seit mehreren Jahren vordere Plätze in den europäischen Kernmärkten. Nach einem Rückgang der Loyalitätsraten zwischen 2016 und 2018 haben sich diese Werte für die Marken Volkswagen Pkw, Audi und Porsche stabilisiert, bei ŠKODA und SEAT sind sie seitdem gestiegen. Im Vergleich zu anderen Herstellergruppen belegt der Volkswagen Konzern in den europäischen Kernmärkten bezüglich der Loyalität weiterhin einen Spitzenrang.
- Eroberungsrate. Anteil der gewonnenen Pkw-Kunden an der Gesamtzahl aller möglichen Neukunden. Auch hier belegt der Volkswagen Konzern im Wettbewerbsvergleich einen Spitzenrang, hauptsächlich aufgrund der guten Werte der Marke Volkswagen Pkw.

Auf den europäischen Kernmärkten haben sich 2020 die Werte der Marke Volkswagen Pkw für Markenimage und Markenvertrauen über Gesamtmarktniveau stabilisiert. Porsche belegt im Imageranking weiterhin einen Spitzenplatz.

Im Finanzdienstleistungsgeschäft erheben wir zwei strategische Kennzahlen. Beide Kennzahlen werden aktuell vor dem Hintergrund der Veränderungen von Kundenbedürfnissen und Produktangebot, der kurz- und langfristigen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie sowie der strategischen Ausrichtung der Finanzdienstleistungen innerhalb des Volkswagen Konzerns überarbeitet:

- Kundenzufriedenheit. Hohe Kundenzufriedenheit ist ein wesentliches Ziel unserer Aktivitäten im Finanzdienstleistungsbereich. Unser Anspruch ist es, die Kunden vollumfänglich zufrieden zu stellen. Aus diesem Grund haben wir in unseren Märkten in den vergangenen Jahren sowohl die externe als auch interne Kundenzufriedenheit ermittelt.
- Kundenloyalität. Nur wenn unsere Kunden mit unserem Produktangebot und unserem Service zufrieden sind, entstehen Vertrauen und Loyalität in unsere Dienstleistungen. Aus diesem Grund haben wir in unseren Märkten in den vergangenen Jahren die Wiederabschlussquoten auf Basis der Produktabschlüsse unserer Kunden – Finanzierungs- und Leasingverträge für den Neuerwerb eines Fahrzeugs des Volkswagen Konzerns – ermittelt.

Elektromobilität und Digitalisierung im Konzern-Vertrieb

Im Rahmen unserer Elektrifizierungsoffensive wollen wir bis 2030 unseren Kunden weltweit rund 70 rein batterieelektrische Fahrzeuge und circa 60 Hybridmodelle anbieten können. Diese Offensive wird ergänzt um kundenorientierte Angebote rund um das Fahrzeug wie kundenspezifische Ladeinfrastrukturlösungen sowie mobile Online-Dienste. Damit entwickelt sich der Volkswagen Konzern vom Automobilhersteller zum Mobilitätsdienstleister – was an den Vertrieb neue Herausforderungen stellt.

Die Chancen der Digitalisierung, unter anderem eine verbesserte Kundenansprache, nutzen wir im Vertrieb sehr gezielt. Grundlage für unser Handeln ist eine klar definierte Strategie, die umfangreiche Kooperationen zwischen den Marken erfordert, um größtmögliche Synergien zu erzielen. Unser Ziel ist hier, für die Kunden unserer Marken ein ganz neues Produkterlebnis zu schaffen, das durch eine nahtlose Kommunikation besticht – vom ersten Kaufinteresse über die Inspektionen bis zum Verkauf des Fahrzeugs als Gebrauchtwagen. Damit erschließen wir uns neue Geschäftsmodelle rund um das vernetzte Fahrzeug, insbesondere für Mobilitäts- und Servicedienstleistungen. Das Fahrzeug wird zum Bestandteil der digitalen Erlebniswelt des Kunden.

Auch unsere internen Prozesse und Strukturen richten wir an den Methoden und neuen Arbeitsformen von digitalen Innovationen aus. Das Ergebnis sind bereichsübergreifende Projektteams, neue Formen der Zusammenarbeit, eine intensivere Beziehung zur internationalen Start-up-Szene, eine konsolidierte Venture-Capital-Kompetenz – als eine Form der Förderung innovativer Ideen und Geschäftsmodelle – sowie neue schlanke Systeme und cloudbasierte IT-Lösungen.

Großkundengeschäft

Geschäftsbeziehungen mit Großkunden sind oft langfristige Partnerschaften. Diese gewährleisten unter volatilen Rahmenbedingungen einen stabileren Fahrzeugabsatz gut ausgestatteter, renditestarker Fahrzeugmodelle als das Segment der Privatkunden.

Gerade in Deutschland und im europäischen Ausland hat der Volkswagen Konzern einen festen Stamm gewerblicher Großkunden. Unser umfangreiches Produktangebot ermöglicht uns, ihre individuellen Mobilitätsanforderungen aus einer Hand zu erfüllen.

In einem um 19,1% gesunkenen Pkw-Gesamtmarkt in Deutschland lag der Anteil gewerblicher Großkunden an den Gesamtzulassungen im Berichtsjahr bei 16,2 (14,8)%. Der Anteil des Volkswagen Konzerns in diesem Kundensegment sank auf 42,1 (44,1)%. Außerhalb Deutschlands verzeichneten wir bei den Zulassungen gewerblicher Großkunden in Europa einen leicht gestiegenen Konzernanteil von 26,5 (25,7)%. Diese Entwicklung zeigt, dass das Vertrauen der Großkunden in den Konzern weiterhin auf einem hohen Niveau liegt. Die gute Marktposition im Flotten- und Großkundengeschäft in Europa konnten wir festigen.

After Sales und Service

Neben dem individuellen Service ist die fristgerechte Versorgung mit Originalteilen maßgeblich für die Zufriedenheit unserer Pkw-Kunden im After-Sales-Bereich. Die Originalteile unserer Pkw-Marken und die Kompetenz der Servicestationen stehen für Qualität, Sicherheit und Werterhalt der Kundenfahrzeuge. Mit unserem weltweiten After-Sales-Netzwerk mit über 130 eigenen Depots schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass nahezu alle Servicepartner rund um den Globus innerhalb von 24 Stunden beliefert werden können. Wir verstehen uns als Komplettanbieter für alle kundenrelevanten Produkte und Dienstleistungen im After-Sales-Geschäft. Gemeinsam mit unseren Partnern haben wir den Anspruch, für die Mobilität unserer Kunden weltweit zu sorgen. Die Partnerbetriebe bieten das komplette Portfolio von Serviceleistungen für alle Fahrzeugklassen an. Wir erweitern kontinuierlich unser Angebot maßgeschneiderter Dienstleistungen, um den Komfort und die Zufriedenheit unserer Kunden zu steigern.

Im Rahmen des Projekts Digital After Sales modernisieren wir die Abläufe und IT-Systeme im After-Sales-Bereich. Mit einem Ansatz, der sowohl die Händler als auch die Kunden mit ihren besonderen Bedürfnissen in den Mittelpunkt der Produkt- und Serviceentwicklung stellt, wollen wir einerseits administrative Zeit im Handel durch automatisierte und ineinander greifende Dienstleistungen reduzieren und andererseits vorhandene IT-Systeme stabilisieren sowie Effizienzen heben. Innovative, digitale After-Sales-Dienstleistungen sollen zudem das Kundenerlebnis verbessern.

Auch unser Nutzfahrzeuggeschäft steht weltweit für Qualität der Produkte und für Kundennähe. Unsere Palette von Lkw, Bussen und Motoren ergänzen wir um Dienstleistungen mit dem Ziel, die Kraftstoffeffizienz, Zuverlässigkeit und eine hohe Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu gewährleisten. Der Werkstattservice und die Serviceverträge sollen den Kunden eine hohe Qualität und ein hohes Maß an Sicherheit bieten. Wartungszeiten und -kosten senken wir mit Blick auf die Gesamtbetriebskosten der Fahrzeuge, zu deren Werterhalt wir beitragen.

Im Bereich Power Engineering helfen wir unseren Kunden mit MAN PrimeServ, die Verfügbarkeit von Anlagen abzusichern. Das globale Netzwerk mit mehr als 100 PrimeServ-Standorten steht für große Kundennähe und bietet unter anderem Ersatzteile in Originalqualität, kompetenten technischen Service sowie langlaufende Wartungsverträge.

QUALITÄT

Die Zufriedenheit unserer Kunden hängt maßgeblich von der Qualität unserer Produkte und Dienstleistungen ab. Zufrieden und loyal sind Kunden vor allem dann, wenn ihre Erwartungen an ein Produkt oder an eine Dienstleistung erfüllt oder sogar übertroffen werden. Im gesamten Verlauf des Produkterlebnisses bestimmen Anmutung, Zuverlässigkeit und Service die vom Kunden wahrgenommene Qualität. Wir haben den Anspruch, unsere Kunden in sämtlichen Bereichen positiv zu überraschen und zu begeistern, um sie auf diese Weise von unserer Qualität zu überzeugen.

Die Digitalisierung stand auch im Berichtsjahr im Mittelpunkt unserer Arbeit: Die Entwicklung softwarebasierter Systeme rückt stärker in den Fokus und stellt einen erfolgskritischen Faktor im Hinblick auf die Kundenzufriedenheit dar. Der durchgängigen Anwendung der Bewertungsmethode „Automotive SPICE“, die wir zur Verbesserung unserer Prozesse einsetzen, kommt daher bei unseren Aktivitäten eine besondere Bedeutung zu. Sie ist ein wichtiger Baustein, um sowohl den Anforderungen unserer Kunden als auch denen aus regulatorischer und gesetzgeberischer Sicht Rechnung zu tragen.

Bereits seit längerer Zeit etabliert Volkswagen Maßnahmen zur Cyber Security im Unternehmen. Wir verfügen beispielsweise über ein eigenständiges Cyber-Security-Netzwerk über alle Regionen und Konzernmarken hinweg und überwachen potenzielle Cyber-Risiken. Damit schaffen wir eine schnelle Reaktionsfähigkeit gegenüber potenziellen Bedrohungen. Die UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) sieht zum Schutz der Nutzer unserer Fahrzeuge vor möglichen Angriffen zukünftig sowohl eine entsprechende Zertifizierung als auch eine Homologation vor, mit denen sichergestellt werden soll, dass Unternehmen den richtigen Umgang mit diesen Aspekten gewährleisten können. Im Konzern verfolgen wir das Ziel, in den Bereichen Unfallvermeidung und Security gleichermaßen Standards umzusetzen. Wir entwickeln unsere bereits etablierten Prozesse im Rahmen eines Automotive Cyber-Security-Managementsystems entsprechend den Anforderungen aus der UNECE-Regulierung weiter. In diesem Rahmen trifft Volkswagen umfassende Maßnahmen fachbereichsübergreifend im Unternehmen. So wurde beispielsweise für die Marke Volkswagen Pkw eine unternehmensweite Kommunikationskampagne gestartet, um die Relevanz des Themas zu verdeutlichen.

Strategie der Konzern-Qualität

Unsere Funktionalbereichsstrategie überprüfen wir regelmäßig und stimmen sie mit den Marken ab. Ganz im Sinne unserer Zielformulierung „Wir leben herausragende Qualität

und sichern verlässliche Mobilität für unsere Kunden weltweit“ richten wir unser Handeln aus. In allen Phasen der Produktentstehung und -bewährung übernehmen die Konzern-Qualität und die Qualitätsorganisationen der Marken eine aktive Rolle und leisten so einen wichtigen Beitrag zu erfolgreichen Produktanläufen, hoher Kundenzufriedenheit sowie geringen Garantie- und Kulanzaufwendungen.

Die angesichts dieser Rahmenbedingungen entwickelte Strategie der Konzern-Qualität umfasst die folgenden vier Zielfelder:

- Wir begeistern unsere Kunden mit herausragender Qualität, indem wir die Merkmale der von ihnen wahrgenommenen Qualität verstehen und in unseren Produkten realisieren.
- Wir tragen zu wettbewerbsfähigen Produkten mit optimalen Qualitätskosten bei, indem wir robuste Prozesse sicherstellen und so den Prüfaufwand je Fahrzeug reduzieren.
- Wir leisten unseren Beitrag zu Nachhaltigkeit, Sicherheit und Integrität, indem wir Qualität in Produkt und Prozess leben und gestalten.
- Wir werden ein exzellenter Arbeitgeber, indem wir uns noch intensiver für die persönliche Weiterentwicklung jedes einzelnen Mitarbeiters einsetzen.

Um unsere Ziele zu erreichen, haben wir verschiedene Arbeitspakete definiert. Alle legen ihren Fokus auf Themen, die für den Erfolg der Qualitätsorganisationen im Volkswagen Konzern entscheidend sind.

Beitrag zu den strategischen Kennzahlen des Konzerns

Den Beitrag der Konzern-Qualität messen wir auf der obersten Betrachtungsebene für die großen Pkw-produzierenden Marken anhand einer strategischen Kennzahl:

- Garantie- und Kulanzvergütungen pro Fahrzeug nach 12 Monaten Einsatzdauer. Die Kennzahl bildet alle Garantie- und Kulanzvergütungen für die je Herstelljahr weltweit produzierten Fahrzeuge in Euro pro Fahrzeug ab. In diesen Wert werden alle Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi, Porsche, ŠKODA, SEAT und Volkswagen Nutzfahrzeuge einbezogen. Sondereffekte in Folge von Aktionen wie zum Beispiel Rückrufen oder im Zusammenhang mit der Dieselthematik sind nicht enthalten. Nachdem die Werte für die Herstelljahre 2017 und 2018 auf konstantem Niveau lagen, konnten die Vergütungen für Fahrzeuge des Herstelljahres 2019 reduziert werden und liegen innerhalb des angestrebten Korridors. Besonders positiv hervorzuheben ist die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge, deren Werte sich im Herstelljahr 2019 um mehr als zehn Prozent gegenüber dem Vorjahr verbessert haben.

Der Vorstand hat im Jahr 2020 beschlossen, die strategische Kennzahl Liegenbleiber 12 MIS durch die neue Kennzahl zu ersetzen, da die Auswertung der weltweiten Garantie- und Kulanzvergütungen ein umfassenderes Instrument zur wirtschaftlichen Steuerung der vom Kunden wahrgenommenen Produktqualität darstellt.

Gesetzes- und Regelkonformität

Die Gesetzes- und Regelkonformität unserer Produkte besitzt in unserer Arbeit höchsten Stellenwert. Wir setzen in unseren Prozessen auf das Mehr-Augen-Prinzip – die gegenseitige Unterstützung und Kontrolle der Geschäftsbereiche. Bei allen Marken wird unter anderem die Entwicklung von Software von Qualitätsmeilensteinen flankiert: Hier werden nach dem Mehr-Augen-Prinzip alle Systeme, Komponenten oder Bauteile abgesichert, die sich unmittelbar auf die Sicherheit, Zulassung oder Funktion eines Fahrzeugs auswirken und daher besonderer Sorgfalt bedürfen. In der Serienphase achten wir darauf, die Konformitätsprüfungen unserer Produkte – insbesondere in Bezug auf den Ausstoß von Emissionen und den Kraftstoffverbrauch – unter Einbeziehung aller beteiligten Geschäftsbereiche durchzuführen und zu bewerten.

Auch auf das Qualitätsmanagementsystem richten wir verstärkt unsere Aufmerksamkeit und stärken konzernweit das bereichsübergreifende Prozessdenken. Das Qualitätsmanagementsystem im Volkswagen Konzern orientiert sich an der Norm ISO 9001. Diese Norm muss erfüllt sein, damit wir die Typgenehmigung für die Herstellung und den Vertrieb unserer Fahrzeuge erhalten. Im Berichtsjahr haben wir in zahlreichen System-Audits überprüft, ob unsere Standorte und Marken die Anforderungen der Norm erfüllen. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf der Bewertung des Risikos einer Nichteinhaltung definierter Abläufe. Unsere Qualitätsmanagement-Berater achten darauf, dass diese und weitere neue Anforderungen sowie behördliche Vorschriften umgesetzt und eingehalten werden; sie werden dabei von einer zentralen Stelle in der Konzern-Qualität unterstützt.

Beachtung regionaler Anforderungen

In den verschiedenen Regionen der Welt sind die Wünsche unserer Kunden in Bezug auf neue Fahrzeugmodelle sehr heterogen. Daher besteht eine weitere wichtige Aufgabe darin, diese regionalen Besonderheiten zu erkennen und zu priorisieren, so dass sie in die Entwicklung neuer und in die Produktion etablierter Fahrzeugmodelle einfließen können – zusammen mit anderen wichtigen Kriterien wie der lokal verfügbaren Kraftstoffqualität, den Straßenverhältnissen, der Verkehrsdichte, dem landestypischen Nutzungsverhalten und nicht zuletzt der lokalen Gesetzgebung. Zur Erfassung regionsspezifischer Kundenanforderungen nutzen wir hauptsächlich Marktstudien und Kundenbefragungen.

Um eine angemessene Qualitätsanmutung unserer Fahrzeuge im Wettbewerbsvergleich sicherstellen zu können, berücksichtigen wir regionale Kundenbedürfnisse in unseren Fahrzeug-Audits. Jede Marke legt gemeinsam mit den einzelnen Regionen fest, wie ihr Produkt dort positioniert werden soll. Dadurch stärken wir die Verantwortung der Marken. Damit wir beim Fahrzeug-Audit vergleichbare Ergebnisse erhalten, gelten einheitliche Qualitätsmaßstäbe über alle Marken und Regionen hinweg. Wir passen sie laufend an die sich wandelnden Anforderungen an. Seit mehr als 40 Jahren

sind weltweit Auditoren für uns im Einsatz; sie beurteilen die auslieferungsbereiten Fahrzeuge aus Kundensicht und sorgen dafür, dass die Fahrzeuge die definierten Qualitätsmaßstäbe einhalten.

MITARBEITER

Der Volkswagen Konzern ist einer der größten privaten Arbeitgeber weltweit. Am 31. Dezember 2020 beschäftigten wir – die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen einbezogen – insgesamt 662.575 Mitarbeiter, das sind 1,3 % weniger als Ende 2019. Ihre Verteilung auf das In- und Ausland blieb im vergangenen Jahr weitgehend stabil: Ende 2020 arbeiteten 44,4 (44,3) % der Belegschaft in Deutschland.

Personalstrategie und Grundsätze der Personalpolitik

Mit der Funktionalbereichsstrategie im Bereich Personal „Empower to transform“ führt der Konzern zentrale und erfolgreiche Ansätze seiner Personalpolitik fort. Hierzu gehören die ausgeprägte Stakeholder-Orientierung in der Unternehmens-Governance, umfassende Partizipationsrechte für die Mitarbeiter, exzellente Qualifizierungsmöglichkeiten und das Leitbild langfristiger Betriebszugehörigkeit durch systematische Mitarbeiterbindung. Hinzu kommt der Anspruch, die Vergütung fair und transparent zu gestalten. Gleichzeitig setzt die neue Personalstrategie innovative Akzente: Hierarchien werden zurückgenommen und moderne Arbeitsformen wie agiles Arbeiten – ein Ansatz, bei dem die Verantwortung für die Arbeitsorganisation weitgehend an die Teams übertragen wird – sollen ausgebaut werden.

Im Personalbereich orientieren wir uns im Rahmen unserer Strategie an fünf übergreifenden Zielen:

- Der Volkswagen Konzern will mit sämtlichen Marken und Gesellschaften weltweit ein exzellenter Arbeitgeber sein.
- Kompetente und engagierte Mitarbeiter streben nach Spitzenleistungen bei Innovation, Wertschöpfung und Kundenorientierung.
- Eine zukunftsfähige Arbeitsorganisation sichert optimale Arbeitsbedingungen in Fabrik und Büro.
- Eine vorbildliche Unternehmenskultur schafft ein offenes, durch gegenseitiges Vertrauen und Kooperation geprägtes Arbeitsklima.
- Die Personalarbeit des Unternehmens ist umfassend mitarbeiterorientiert, strebt nach operativer Exzellenz und erbringt strategische Wertbeiträge.

Bei der Umsetzung unseres Zukunftsprogramms TOGETHER 2025+ haben wir im Berichtsjahr ein wesentliches Augenmerk darauf gelegt, inwieweit wir die Ziele der geltenden strategischen Kennzahlen erreichen. Für die Pkw-produzierenden Marken erheben und analysieren wir:

- Interne Arbeitgeberattraktivität. Die Kennzahl ergibt sich aus der Frage, ob die jeweilige Gesellschaft für die Befragten ein attraktiver Arbeitgeber ist, und wird im Rahmen des Stimmungsbarometers erhoben. Der Zielwert für das Jahr 2025 beträgt 89,1 von 100 möglichen Indexpunkten. Im Berichtsjahr wurden 88,2 Indexpunkte erreicht, im Vorjahr waren es 85,6 Punkte. Der Umfang dieser Befragung geht über die Pkw-produzierenden Marken hinaus.
- Externe Arbeitgeberattraktivität. Die Fähigkeit, Top-Talente für sich zu gewinnen, ist gerade in der Transformation des Unternehmens zu einem weltweit führenden Anbieter nachhaltiger Mobilitätslösungen und dem damit verbundenen Aufbau neuer Geschäftsfelder von entscheidender Bedeutung. Mit dieser strategischen Kennzahl überprüfen wir jährlich die Positionierung der großen Pkw-produzierenden Marken auf den Arbeitsmärkten für Absolventen. Grundlage hierfür sind die Platzierungen bei den Umfragen renommierter Institute, in denen wir für die einbezogenen Konzernmarken Bestwerte erzielen wollen. Im Geschäftsjahr 2020 konnten die Marken Porsche und ŠKODA ihre gesetzten Ziele vollständig erreichen und teilweise übertreffen, während Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, SEAT und Audi ihre Ziele nicht oder nur teilweise erreichten.
- Diversity-Index. Angesichts der kulturellen Vielfalt in unseren globalen Märkten und der zunehmenden wirtschaftlichen Dynamik setzt der Erfolg im Wettbewerb eine immer größere Bandbreite an Erfahrungen, Weltansichten, Problemlösungen und Produktideen voraus. Hier bietet die Diversität unserer Belegschaft Innovationspotenziale, die wir in Zukunft noch besser nutzen wollen. Im Zuge des konzernweiten Aufbaus eines Diversity-Managements wird in dieser strategischen Kennzahl als Anteil der aktiven Belegschaft weltweit die Entwicklung des Anteils von Frauen im Management sowie die Internationalisierung im Top-Management berichtet. Sie untermauert insbesondere den Anspruch der Personalstrategie, mit ihren Maßnahmen zu einer vorbildlichen Führungs- und Unternehmenskultur beizutragen. Der Frauenanteil im Management lag im Jahr

MITARBEITER NACH MÄRKTEN

in Prozent, Stand 31. Dezember 2020

2020 mit 15,3 % um einen Prozentpunkt über Vorjahresniveau. Bis 2025 wollen wir den Frauenanteil im Management auf 20,2 % steigern. Den Internationalisierungsgrad im Top-Management, dem obersten unserer drei Managementkreise, möchten wir bis 2025 auf 25,0 % erhöhen; im abgelaufenen Geschäftsjahr betrug er 18,7 (18,4) %.

Für den Finanzdienstleistungsbereich wurde eine strategische Kennzahl definiert:

> Externes Arbeitgeberranking. Mit ihr stellen wir uns im grundsätzlich zweijährigen Rhythmus einem externen Benchmarking. Ziel ist es, sich als attraktiver Arbeitgeber zu positionieren und entsprechende Maßnahmen abzuleiten, um bis 2025 als Arbeitgeber nicht nur in Europa, sondern weltweit zu den Top 20 zu gehören. So war die Volkswagen Financial Services AG in der letzten Teilnahme im Jahr 2019 in diversen nationalen und internationalen Arbeitgeber-Bestenlisten vertreten und lag mit Platz 11 im europäischen Spitzenfeld beim Arbeitgeberwettbewerb „Great Place to work".

Flankierend zur Umsetzung der Konzernstrategie TOGETHER 2025+ haben wir mit dem Modul Excellent Leadership ein Arbeitspaket definiert, das unter dem Motto „Die Transformation beschleunigen" den Wandel zu einer offenen, kooperativen, vielfältigen und integren Führungskultur vorantreibt. Hierbei wird die Kommunikation und Kollaboration über die Marken und Regionen hinweg verbessert, die offene, partnerschaftliche und wertebasierte Führung intensiviert, die Managemententwicklung und -qualifizierung grundlegend neu aufgebaut und die Nachfolgeplanung noch systematischer verfolgt, damit im Konzern die richtigen Talente auf den richtigen Positionen verfügbar sind. Im Jahr 2020 haben wir die Systematik in der Personalentwicklung – orientiert an den unternehmerischen Anforderungen – überarbeitet. Mit dem Sichtungstag-Management kommt ein neues Auswahlverfahren zum Einsatz, welches objektiv, passgenau und zeitgerecht die geeigneten Talente für eine Zielfunktion im Fach- oder Führungsmanagement identifizieren soll. Eigenverantwortung, Transparenz und erhöhter Praxisbezug zeichnen schon jetzt die Entwicklungswege ins Management aus und beziehen Mitarbeiter unterschiedlicher Hierarchieebenen bei der Beurteilung unserer Talente mit ein.

Um die Herausforderungen der Transformation erfolgreich zu adressieren, verständigt sich der Konzern mit der Arbeitnehmervertretung auf Zukunftsvereinbarungen, die sowohl die einzelnen Marken des Konzerns effizienter aufstellen als auch die beruflichen Perspektiven der Mitarbeiter regeln. Exemplarisch dafür stehen die Roadmap Digitale Transformation der Marke Volkswagen Pkw sowie die Vereinbarung Audi.Zukunft der Marke Audi, die beide im Geschäftsjahr 2020 weiterentwickelt wurden.

Auch einen breit angelegten Kulturwandel in Richtung größere Offenheit und Transparenz treiben wir in Einklang mit unserer Unternehmensstrategie voran. Das gemeinsame Wertefundament und die Grundlage für den Kulturwandel in allen Marken und Gesellschaften bilden die sieben Volkswagen Konzerngrundsätze:

> Wir tragen Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft.
> Wir sind aufrichtig und sprechen an, was nicht in Ordnung ist.
> Wir wagen Neues.
> Wir leben Vielfalt.
> Wir sind stolz auf die Ergebnisse unserer Arbeit.
> Wir statt ich.
> Wir halten Wort.

Konzernweite Aktivitäten wie der Teamdialog und das Role-Model-Programm fördern die Auseinandersetzung mit unseren Konzerngrundsätzen und deren Integration in alle Arbeitsprozesse. Mit dem Role-Model-Programm (Vorbild-Programm) verbessern Führungskräfte aller Marken gemeinsam mit ihren Mitarbeitern die Unternehmenskultur.

Qualifizierung und Weiterbildung

Die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit von Volkswagen hängt, gerade während der Transformation, maßgeblich vom Engagement und Wissen der Mitarbeiter ab.

Die Qualifizierung der Mitarbeiter wird bei Volkswagen an den sogenannten Berufsfamilien ausgerichtet. Hierzu gehören alle Mitarbeiter, die ihre Tätigkeit auf Basis einer gemeinsamen Fachlichkeit ausüben und dafür verwandte Kompetenzen benötigen. Die fachlichen und überfachlichen Kompetenzen für die jeweilige Tätigkeit sind in Kompetenzprofilen festgeschrieben, an denen sich die Qualifizierungsmaßnahmen ausrichten.

Mitarbeitern im Volkswagen Konzern steht ein breites Spektrum von Qualifizierungsmaßnahmen zur Verfügung – von der Weiterbildung zu allgemein unternehmensrelevanten Themen über spezifische Qualifizierungen bis hin zu Personalentwicklungsprogrammen. Dank dieser Angebote können sich Volkswagen Mitarbeiter ihr ganzes Berufsleben lang weiterentwickeln und ihr Wissen stetig vertiefen. Dabei lernen sie unter anderem von erfahrenen Kollegen, die als Experten in den Berufsfamilienakademien ihr Wissen an andere weitergeben. Qualifizierungsmaßnahmen sind am dualen Prinzip orientiert, das theoretische Inhalte mit dem praktischen Lernen im Beruf anhand der konkreten Aufgabe verknüpft.

Das Lernangebot wird dabei kontinuierlich erweitert. Seit 2019 geht die Volkswagen Group Academy Kooperationen mit renommierten externen Trainingsportalen ein, um Online-Lernen beispielsweise zu IT-Themen auszubauen. Für die personelle Transformation im Zuge der Digitalisierung stellt das Unternehmen ein zusätzliches Budget zur Verfügung. Es wird für besondere Qualifizierungen genutzt, die sich an von der Transformation betroffene Beschäftigtengruppen und Abteilungen richten. Außerdem geht Volkswagen mit dem Programm „Fakultät 73" neue Wege und bildet für die digitale Transformation benötigte Softwareentwickler selbst aus. 2020 startete der Jahrgang mit 100 Teilnehmern. Das

Programm richtet sich sowohl an Mitarbeiter als auch an externe Bewerber mit IT-Affinität und Interesse an Softwareentwicklung.

Berufsausbildung und duales Studium

Herzstück der Qualifizierung bei Volkswagen ist die Berufsausbildung beziehungsweise für junge Menschen mit Hochschulzugangsberechtigung das duale Studium. Zum Jahresende 2020 bildete der Volkswagen Konzern 17.939 junge Menschen aus. Das duale Prinzip der Berufsausbildung haben wir in den vergangenen Jahren an vielen internationalen Konzernstandorten eingeführt und verbessern es kontinuierlich. Einmal jährlich zeichnet Volkswagen die besten Ausgebildeten im Konzern mit dem „Best Apprentice Award“ aus.

Auch nach ihrer Ausbildung sollen sich Berufsanfänger bei uns weiterentwickeln können. In der Volkswagen AG haben wir beispielsweise das Programm AGEBI+ entwickelt: Es fördert Ausgebildete mit Hochschulzugangsberechtigung, die einen für Volkswagen zukunftsrelevanten Studiengang wie beispielsweise Elektrotechnik, Chemie oder Informatik in enger Verbindung mit der Praxis absolvieren wollen.

Entwicklung von Hochschulabsolventen

Volkswagen bietet Hochschulabsolventen und Young Professionals zwei strukturierte Einstiegs- und Entwicklungsprogramme an. Beim Traineeprogramm StartUp Direct erhalten die Trainees zwei Jahre lang – neben der Arbeit im eigenen Fachbereich – einen Überblick über das Unternehmen und nehmen an ergänzenden Qualifizierungsmaßnahmen teil. Hochschulabsolventen mit internationaler Ausrichtung können das 18-monatige Programm StartUp Cross durchlaufen. Ziel ist hier, das Unternehmen in seiner ganzen Vielfalt kennenzulernen und sich ein breites Netzwerk aufzubauen. Während der Teilnahme an dem Programm lernen die Nachwuchskräfte bei Einsätzen in verschiedenen Fachbereichen mehrere in- und ausländische Standorte kennen. Beide Programme umfassen auch einen mehrwöchigen Einsatz in der Produktion. 2020 hat die Volkswagen AG im Rahmen der Programme 151 Trainees eingestellt, davon waren 32,5 % Frauen.

Auch in den anderen Konzerngesellschaften sowie an den internationalen Konzernstandorten, etwa bei ŠKODA in Tschechien, bei SEAT in Spanien oder bei Scania in Schweden, können junge Menschen an Traineeprogrammen teilnehmen.

Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und zielgruppenspezifische Entwicklungsprogramme

Eine Personalpolitik, die die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben fördert, ist für Volkswagen ein wesentliches Merkmal der Arbeitgeberattraktivität; insbesondere trägt sie dazu bei, mehr Geschlechtergerechtigkeit herzustellen. Wir arbeiten kontinuierlich daran, familienfreundliche Arbeitszeitmodelle zu entwickeln und mehr Frauen in Führungspositionen zu bringen. Im Einklang mit dem Gesetz für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen hat sich die Volkswagen AG bis zum Jahresende 2021 einen Frauenanteil von 13,0 % für die erste Führungsebene und von 16,9 % für die zweite zum Ziel gesetzt. Zum 31. Dezember 2020 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft in der ersten Führungsebene bei 10,9 (11,4) % und in der zweiten bei 16,7 (16,4) %.

FRAUENANTEIL

Stand 31. Dezember

%	2020	2019
Beschäftigte	17,0	16,8
Auszubildende[1]	20,5	21,4
Einstellung Hochschulabsolventen[2]	32,5	31,7
Management gesamt	15,1	14,2
Management	17,3	16,2
Oberes Management	11,6	10,8
Top-Management	7,0	6,8

1 Ohne Scania.
2 Volkswagen AG

Um die Entwicklung von Potenzialträgerinnen im Unternehmen zu fördern, haben wir für jeden Vorstandsbereich der Volkswagen AG Zielgrößen für die Entwicklung des Frauenanteils im Management festgelegt. Diesen Ansatz unterstützen vielfältige Maßnahmen, die von markenübergreifenden Mentoring Programmen bis hin zu einer Quotierung der Personalentwicklung ins Management und Zielen für den Frauenanteil bei externen Einstellungen reichen.

In den vergangenen Jahren sind außerdem zahlreiche betriebliche Regelungen im Konzern in Kraft getreten, die es Beschäftigten erleichtern sollen, berufliche und private Anforderungen miteinander zu vereinbaren und das eigene Arbeitsmodell individuell zu gestalten. Hierzu gehören Arbeitszeitflexibilität, variable Teilzeit- und Schichtmodelle, Programme zur Freistellung für die Pflege von Angehörigen, die Möglichkeit zur Umwandlung von Entgeltbestandteilen in die bezahlte Freistellung, betriebsnahe und betriebseigene Kinderbetreuungsangebote sowie mobile Arbeit.

In der Volkswagen AG, die ihre Betriebsvereinbarung zur mobilen Arbeit bereits 2016 abgeschlossen hatte, nutzten zum Ende des Geschäftsjahres 2020 rund 40 Tsd. Mitarbeiter die Möglichkeit einer flexibleren Arbeitsgestaltung. Die Covid-19-Pandemie hat grundlegende Veränderungen in der Art wie wir arbeiten und miteinander kollaborieren mit sich gebracht. Wie in anderen Unternehmen auch wirkte die Pandemie bei Volkswagen vor allem als Katalysator für den Durchbruch der Digitalisierung in der Wissensarbeit: virtuelle Kommunikation und Kollaboration, neue Formate der Wissensvermittlung und Qualifizierung, zum Beispiel durch Podcasts oder

ALTERSSTRUKTUR DER BELEGSCHAFT DES VOLKSWAGEN KONZERNS
Anteil zum 31. Dezember 2020 in Prozent

Online Tutorials, wurden kurzfristig auf- und ausgebaut. Zudem konnten wir über die eingeführten Maßnahmen zur Eindämmung der Pandemie wie beispielsweise Geschäftsschließungen mit digitalen Instrumenten die Arbeitsfähigkeit aufrecht erhalten.

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz sind im Volkswagen Konzern zentrale personalpolitische Themen. Im Geschäftsjahr 2019 haben wir dies durch eine entsprechende Konzernrichtlinie unterstrichen. Diese definiert grundlegende Anforderungen und Ziele zum Gesundheits- und Arbeitsschutz und regelt hierfür den organisatorischen Aufbau sowie die Verantwortung zwischen Konzern, Marken und Gesellschaften.

Das Gesundheitswesen von Volkswagen setzt neben der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen in hohem Maße auf präventive Ansätze zu den Themen Gesundheit, Fitness und Leistungsfähigkeit. So erhalten Mitarbeiter das Angebot zur Durchführung regelmäßiger Vorsorgeuntersuchungen (Checkup) und im Anschluss in einem Gespräch Angebote zur individuellen Gesundheitsförderung, in die aktuelle wissenschaftliche Erkenntnisse einfließen. Im Geschäftsjahr 2020 stand unser Gesundheitswesen aufgrund der Ausbreitung der Covid-19-Pandemie und den einzuleitenden Maßnahmen vor besonderen Herausforderungen. Dabei galt als oberste Priorität, die Produktion im Unternehmen zu sichern und gleichermaßen den Schutz und die Gesundheit der Mitarbeiter nicht zu gefährden. Dazu wurden vielfältige Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt, wie beispielsweise Hygienemaßnahmen, der Aufbau eigener Testzentren an den Volkswagen Standorten, sowie die Beiträge und Hinweise des Gesundheitswesens zur Safe-Production-Initiative, die eine gesundheitlich sichere Fertigung unter Pandemie-Bedingungen unterstützt.

Beteiligung der Mitarbeiter

Mitsprache und Beteiligung der Mitarbeiter sind wichtige Pfeiler unserer Personalstrategie. Volkswagen setzt auf hohe Fachkompetenz und starken Teamgeist. Dazu gehört auch, dass Meinungen, Einschätzungen und kritische Einwände von Mitarbeitern Gehör finden.

Wir informieren unsere Mitarbeiter umfassend über anstehende Veränderungen, um sie möglichst früh in strategische Entscheidungen einzubeziehen. Bei der Ausgestaltung kooperativer und von sozialem Frieden geprägter Arbeitsbeziehungen leiten uns die universell gültigen Menschenrechte und die Normen der International Labour Organization (ILO). Darauf aufbauend haben wir mit dem Europäischen und Welt-Konzernbetriebsrat verschiedene Chartas und Erklärungen vereinbart, die Grundsätze der Arbeitspolitik im Volkswagen Konzern sowie Arbeitnehmerrechte festschreiben.

Mit dem Stimmungsbarometer, einer Mitarbeiterbefragung in 172 Gesellschaften des Konzerns, erhebt das Unternehmen regelmäßig die Zufriedenheit der Beschäftigten, fragt aber auch nach der Ausprägung unserer Unternehmenskultur und der Art und Weise, wie zum Beispiel Compliance-Anforderungen umgesetzt werden. Auf Grundlage der Ergebnisse werden Folgeprozesse eingeleitet, in denen Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt werden. Zur Befragung 2020 waren über 540 Tsd. Mitarbeiter in 38 Ländern eingeladen. Die Beteiligungsquote lag bei 81 %. Der Mittelwert aus den Ergebnissen aller Fragen des Stimmungsbarometers – der Stimmungsindex – stellt eine wesentliche Kenngröße des Stimmungsbarometers dar und lag 2020 bei 82,2 von 100 möglichen Indexpunkten. Damit liegt der im Jahr 2020 erreichte Wert über dem Wert des Vorjahres, der sich auf 80,0 Punkte belief.

Darüber hinaus fördern wir das Engagement unserer Mitarbeiter auch mithilfe des Ideenmanagements: Die Mitarbeiter können ihre Kreativität und ihr Wissen in Form von Verbesserungsideen einbringen und tragen so dazu bei, Arbeitsabläufe schlanker zu gestalten, die Ergonomie am Arbeitsplatz weiter zu verbessern, Kosten zu senken und somit die Effizienz kontinuierlich zu steigern. Darüber hinaus liefert das System mit einer Prämienstruktur monetäre Anreize.

Eine Beteiligung der Belegschaft am Erfolg des Unternehmens über die Ausgabe eigener Aktien in Form eines Mitarbeiteraktienprogramms wird derzeit nicht angeboten.

INFORMATIONSTECHNOLOGIE (IT)

Volkswagen arbeitet engagiert an der Stärkung seiner digitalen Kompetenzen, um die Zukunftsfähigkeit des Unternehmens zu gestalten und sicherzustellen. Dafür modernisieren wir unsere IT-Systeme kontinuierlich, sodass sie langfristig tragfähig sind, und überführen unsere Systeme und Anwen-

dungen schrittweise in neue Cloud-Plattformen. Unser zentrales Anliegen ist, die Effizienz der IT-Systeme im gesamten Unternehmen weiter zu steigern und sie so weit wie möglich zu standardisieren. Darüber hinaus konzentrieren wir uns auf den Ausbau von Know-how und IT-Spezialwissen, insbesondere in wichtigen digitalen Schlüsseltechnologien wie der künstlichen Intelligenz, sowie den Einsatz neuer IT-Technologien in Produkten, Services und Unternehmensprozessen.

Um die Entwicklung von Kernkompetenzen in den Bereichen Technologie, Digitalisierung und autonomes Fahren in unserem Unternehmen zu sichern, bauen wir IT-Ressourcen auf, die die digitale Transformation des Unternehmens mitgestalten und vorantreiben.

Aufgrund der weltweiten Ausbreitung der Covid-19-Pandemie haben wir zum Schutz der Belegschaft Maßnahmen eingeleitet wie beispielsweise den vermehrten Einsatz mobiler Arbeit. Damit verbunden hatte die Sicherstellung der Zugriffe auf die IT-Infrastruktur in allen Marken und Gesellschaften im Geschäftsjahr 2020 hohe Priorität. Die Nutzungszahlen für VPN (Virtual Private Network)-Zugriffe sowie für digitale Anwendungen zur Zusammenarbeit haben sich im Vergleich zum Vorjahr vervielfacht. Die IT-Systemverfügbarkeit konnte im Vergleich zum Vorjahr nochmals verbessert werden.

Durch den in 2019 gegründeten Konzern-IT-Steuerkreis sollen Synergien gehoben, das Konzern-IT-Projektportfolio gesteuert und der Austausch mit Fachabteilungen zu IT-Projekten gefördert werden. Das konzernweite Planen und Steuern des IT-Projektportfolios sorgt für den abgestimmten Einsatz von Budget und Ressourcen bei Entwicklung, Implementierung und Nutzung von IT-Lösungen. Im Geschäftsjahr 2020 wurde über den Konzern-IT-Steuerkreis das IT-Projektportfolio mit allen Marken priorisiert, um der Situation des Unternehmens während der Covid-19-Pandemie Rechnung zu tragen.

Die Digitalisierung im Unternehmen greift Volkswagen unter anderem in seinen konzerneigenen IT-Labs auf. Diese Labs sind als Innovations- und Kompetenzzentren zu verstehen, die Forschung betreiben, mit neuen Technologien experimentieren und diese in Anwendungsfällen für die Organisation produktiv nutzbar machen. Hierbei arbeiten Konzern-IT, Forschungseinrichtungen, Technologiepartner und Politik eng zusammen an Zukunftsthemen der Informationstechnologie. Gleichzeitig sind die Labs Verbindungsbüros zu Startups. So lassen sich die Erfahrung und die strategische Kompetenz eines großen Unternehmens wie Volkswagen mit dem Pragmatismus und der Schnelligkeit von jungen Gründerfirmen verbinden. Hochspezialisierte Experten in den IT-Labs in München und verstärkt auch in Wolfsburg arbeiten beispielsweise daran, das Potenzial der Quantencomputer für unternehmerisch sinnvolle Anwendungsbereiche zu erschließen. Im Mittelpunkt stehen hier die Verkehrsflussoptimierung und die Simulation von Materialien und Legierungen. Erste experimentelle Projekte befassen sich zudem mit Möglichkeiten, das Potenzial der Quantencomputer mit selbstlernenden Systemen zu verbinden (Quantum Machine Learning).

Zudem werden die IT-Labs genutzt, um den Wissenstransfer zu Themen wie Data Analytics (Prozess zur systematischen Analyse von Daten in elektronischer Form) und dezentrale Datenbanken, die Teilnehmern eines Netzwerks das gemeinsame Verarbeiten und Speichern von Daten erlauben (Distributed-Ledger-Technologien), im gesamten Unternehmen umzusetzen und neue Technologien für das Unternehmen nutzbar zu machen. So werden zum Beispiel zahlreiche „Bot"-Projekte umgesetzt, die Geschäftsabläufe automatisiert durchführen (Robotic Process Automation), und sogenannte selbstlernende Systeme sollen durch intelligente Datenanalyse Mitarbeiter bei wiederkehrenden administrativen Arbeitsschritten unterstützen, indem sie diese Tätigkeiten selbstständig vorbereiten und den Mitarbeitern zur Entscheidung geben.

Potenziale eröffnen sich auch durch das weitere Zusammenwachsen unterschiedlicher Geschäftsbereiche und der IT. Big-Data-Verfahren helfen uns zum Beispiel in der Produktion dabei, Maschinenstörungen zu analysieren und frühzeitig einzugreifen. Big Data steht für Datenmengen, die zu groß und komplex sind, um sie mittels manueller oder herkömmlicher Verfahren zu analysieren und auszuwerten. Des Weiteren werden Produktionsabläufe durch künstliche Intelligenz und Kamerasysteme abgesichert (Computer Vision). Die Systeme und Anlagen in den Fabriken werden zu einem integrierten Gesamtsystem verbunden. So lassen sich Effizienzsteigerungen realisieren und digitale Pilotprojekte deutlich einfacher in die bestehende Architektur integrieren. Im Hinblick auf Forschung und Entwicklung bringt die Konzern-IT gemeinsam mit den Fachbereichen ebenfalls ihr Know-how ein. Beispielsweise machen digitalisierte Arbeitsinstrumente wie das „virtuelle Konzeptfahrzeug" den Produktentwicklungsprozess schneller und effizienter. Die Wertschöpfung im Vertrieb wird mit Hilfe von Advanced Analytics (Prozess zur systematischen Analyse von zukünftigen Ereignissen und Verhaltensweisen) unter anderem durch die Optimierung der Nutzung von Parkflächen sowie Abholvorgängen von Fahrzeugen erhöht.

Die IT verfolgt umfangreiche Aktivitäten, um den Mitarbeitern von Volkswagen einen Zugang zu digitalen Medien und Arbeitsinstrumenten zu ermöglichen. Die Bereitstellung von modernen IT-Anwendungen zur digitalen Zusammenarbeit sowie die Ausweitung der Möglichkeiten zur Erledigung dienstlicher Tätigkeiten über mobile Endgeräte sollen die Produktivität nachhaltig verbessern. Den Wissenstransfer und die Vernetzung aller Mitarbeiter fördert das unternehmensinterne Netzwerk Group Connect. Die Plattform bringt Experten markenübergreifend und international miteinander in Kontakt.

In den sogenannten Software Development Centern (Software-Entwicklungszentren) entwickeln wir markenübergreifend Software für die digitalen Ökosysteme und für neue

Unternehmensprozesse im Konzern. Wir behalten damit die Kompetenz zur schnellen und bedarfsgerechten Entwicklung von Software und IT-Lösungen im eigenen Unternehmen. Diese Fähigkeit wird im Zuge der digitalen Transformation des Unternehmens immer wichtiger.

Im Software Development Center in Dresden werden zukunftsweisende Technologien im Bereich industrielles Internet der Dinge entwickelt. Durch die Kooperation mit Amazon Web Services, einem der führenden Cloud-Anbieter, arbeiten wir an einer digitalen Produktionsplattform, die es Volkswagen in Zukunft erlauben soll, wesentliche Einsparungen im Bereich der Produktion zu erzielen.

Die globale Absicherung der Daten und Informationen im Volkswagen Konzern ist eine zentrale Aufgabe der IT, die mit dem im Geschäftsjahr 2020 gestarteten Group-Information-Security-Programm fortgesetzt wird. Das Programm hat zum Ziel, konzernübergreifende, einheitliche Prozesse und Lösungen zur weiteren Verbesserung der Informationssicherheit in den Bereichen Cloud Security und Secure Software Development zu schaffen. Dabei werden insbesondere Themen in den Fokus genommen, die perspektivisch Informationssicherheitsrisiken für den Konzern darstellen können. Inhalt und Ausrichtung des Programms werden jährlich auf Aktualität überprüft und im Bedarfsfall angepasst.

Eine Funktion zum Schutz unserer Kunden wie beispielsweise die Warnung vor Verkehrsgefahren bietet die Car2X-Technologie, die eine drahtlose Verbindung von Fahrzeugen untereinander und mit der Verkehrsinfrastruktur ermöglicht. Diese TÜV IT-zertifizierte und nach europäischen Standards implementierte Technologie bildet einen technischen Meilenstein in unserem Car2X-Programm.

Als einer der ersten Fahrzeughersteller fordert Volkswagen die bestandene TISAX (Trusted Information Security Assessment Exchange)-Bewertung seiner Lieferanten ein und setzt damit ein starkes Zeichen zur unternehmensübergreifenden Informations- und Datensicherheit. TISAX ist ein Zertifikat, dessen Bewertungsverfahren aus der neuen, internationalen Industrienorm und den Anforderungen der Automobilwelt vom deutschen Verband der Automobilindustrie abgeleitet wurde. Ziel ist eine sichere Verarbeitung sensibler Daten und Informationen bei unseren Lieferanten.

Aufgabe der Automotive Cyber Security ist die Abwehr von Cyber-Angriffen auf unsere Fahrzeuge im gesamten Produktlebenszyklus sowie in den Lieferketten und die Sicherung personenbezogener Daten unserer Kunden in unseren Fahrzeugen. Basierend auf den gesetzlichen Anforderungen aus der UNECE-Regulierung wurden die ersten Konzernrichtlinien im Volkswagen Konzern implementiert. Auf deren Grundlage werden markenübergreifende Organisationsrichtlinien unter Berücksichtigung der organisatorischen Gegebenheiten spezifiziert und umgesetzt.

In unserem Programm „Protected Customer“ haben wir die Anforderungen aus der UNECE-Regulierung adressiert. Um den Schutz unserer Kunden gegen Cyberangriffe gewährleisten zu können und die Rechtskonformität unserer Lösungen in Bezug auf nationale und internationale Vorschriften umzusetzen, etablieren wir integrierte marken- und regionsübergreifende Sicherheits-Managementsysteme für Informations- und Cybersicherheit. Ein Ziel des bis 2021 laufenden Programms ist es, den kompletten Lebenszyklus unserer Fahrzeuge und die digitalen Mobilitätsdienste abzusichern.

Wichtige zentrale Prozesse der Informationssicherheit wurden auf Basis der internationalen Norm ISO 27001 auditiert und 2020 erneut zertifiziert. Sie ist die wichtigste Norm für Informationssicherheit und erstreckt sich neben der IT auch auf Themen wie Personalsicherheit, Compliance, physische Sicherheit und rechtliche Anforderungen.

Im Geschäftsjahr 2020 haben wir die Aktivitäten unseres Konzernprogramms zur nachhaltigen Umsetzung der Europäischen Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) fortgesetzt und konzernweite Standards zur Einhaltung der DSGVO etabliert. Ergebnisse sind einheitliche Prozesse, Vorgehensweisen und systemische Lösungen sowie der konzernweite DSGVO-Dialog. Zudem wurde der Wissensaufbau zum Datenschutz durch umfangreiche Trainings- und Qualifizierungsmaßnahmen kontinuierlich gefördert. Bei der Entwicklung neuer IT-Lösungen werden Anforderungen nach dem „Privacy by Design“-Prinzip von Beginn an berücksichtigt. Die Grundanforderungen der DSGVO, Transparenz über Verarbeitung und Minimierung von personenbezogenen Daten, bleiben wesentliche Ziele bei allen bereits bestehenden und künftigen Prozessen. Um die Vorgaben der DSGVO nachhaltig einzuhalten, wurde der in 2019 begonnene Aufbau der Datenschutzmanagementorganisation konsequent fortgesetzt und in den Normalbetrieb überführt.

UMWELTSTRATEGIE

Als einer der größten Automobilhersteller übernimmt Volkswagen Verantwortung für die Umwelt. Abgeleitet aus der Konzernstrategie TOGETHER 2025+ haben wir uns ambitionierte Umweltziele gesetzt. Mit dem Umweltleitbild goTOzero streben wir danach, Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebenszyklus – von der Rohstoffgewinnung bis zum Lebensende – für alle unsere Produkte und Mobilitätslösungen zu minimieren, um Ökosysteme intakt zu halten und einen positiven Einfluss auf die Gesellschaft zu haben. Dabei ist Compliance mit Umweltregulierungen, Standards und freiwilligen Selbstverpflichtungen eine Grundvoraussetzung für unser Handeln.

Unser Fokus liegt auf vier priorisierten Handlungsfeldern:

- Klimawandel. Wir bekennen uns zum Zwei-Grad-Ziel des Pariser Klimaschutzabkommens. Wir planen, unsere Treibhausgas-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus bis 2025 im Vergleich zu 2015 um 30 % zu reduzieren. Unseren Fortschritt messen wir mit dem Dekarbonisierungsindex. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO_2-neutrales Unternehmen zu werden.

- Ressourcen. Wir wollen produktionsbezogene Umweltbelastungen reduzieren, unsere Ressourceneffizienz maximieren und fördern Kreislaufwirtschaftsansätze in den Bereichen Werkstoffe, Energie und Wasser.
- Luftqualität. Wir treiben die Elektromobilität voran und wollen so die lokale Luftqualität verbessern. Bis 2025 soll der Anteil von batterieelektrischen Fahrzeugen am Modellportfolio rund 20 % betragen.
- Umwelt Compliance. Wir wollen in puncto Integrität zum Vorbild für ein modernes, transparentes und erfolgreiches Unternehmen werden, indem wir die Umweltauswirkungen unserer Mobilitätslösungen über alle Lebenszyklusphasen hinweg abdecken. Hierzu nutzen wir effektive Managementsysteme, deren Wirksamkeit regelmäßig kontrolliert wird.

Mit unserem Zukunftprogramm TOGETHER 2025+ haben wir eine strategische Messgröße definiert:

- Dekarbonisierungsindex (DKI). Der DKI bemisst sich nach den Emissionen von CO_2 und CO_2-Äquivalenten (gemeinsam CO_2e) der großen Pkw- und leichte Nutzfahrzeugeproduzierenden Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China und USA während des gesamten Lebenszyklus. Die Nutzungsphase wird hierbei über 200.000 km und unter Bezugnahme auf regionsspezifische Flottenwerte ohne gesetzliche Flexibilitäten berechnet. Die CO_2e-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis von regionsspezifischen Strommixen berechnet. Unsere Fahrzeug-Ökobilanzen, die als Datengrundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recycling-Emissionen genutzt werden, sind von externer und unabhängiger Seite nach der Norm ISO 14040 verifiziert worden. Mit dem DKI verfügen wir über ein aussagekräftiges Messinstrument, das unsere Fortschritte und Zwischenergebnisse öffentlich und nachvollziehbar macht. Die DKI-Berechnungsmethodik wird abhängig von internen und externen Anforderungen wie etwa neuen Prüfzyklen für Flottenemissionen angepasst. Für die Darstellung einer methodisch konsistenten Zeitreihe können daher auch bereits veröffentlichte DKI-Werte auf die neue Methodik angepasst und somit geändert werden. Der DKI soll bis zum Jahr 2025 um 30 % im Vergleich zum Basisjahr 2015 gesenkt werden. Im Berichtsjahr betrug der DKI-Wert im Durchschnitt 43,0 t CO_2e/Fahrzeug. Im Vergleich zu dem für 2019 ermittelten Wert bedeutet dies einen Anstieg um 0,2 t CO_2e/Fahrzeug.

Während des Berichtsjahres haben wir unsere Klimaschutzziele nochmals deutlich geschärft und erweitert. Der Volkswagen Konzern will die CO_2-Emissionen seiner Fahrzeuge in Produktion und Nutzungsphase zwischen 2018 und 2030 um 30 % senken. Die unabhängige Science Based Targets Initiative hat dem Volkswagen Konzern bestätigt, dass das Unternehmen mit seinen Klimazielen die Bedingungen zur Begrenzung der Erderwärmung auf „deutlich unter 2 Grad Celsius“ erfüllt.

Organisation des Umweltschutzes

Volkswagen hat für seine umweltbezogenen Entscheidungen, für die Steuerung von Projekten und sein Verhalten im Umweltschutz eine Umweltpolitik formuliert. Damit werden Leitplanken für das Verhalten und die Arbeitsweise von Führungskräften sowie Mitarbeitern zu fünf Themen gesetzt: Führungsverhalten, Compliance, Umweltschutz, Zusammenarbeit mit Interessengruppen und kontinuierliche Verbesserung.

Die höchste interne Entscheidungsebene für Umweltbelange ist der Vorstand der Volkswagen AG. Sowohl er als auch die Vorstände der Marken berücksichtigen bei wichtigen Unternehmensentscheidungen nicht nur betriebswirtschaftliche, sondern auch soziale und umweltbezogene Kriterien. Die konzernweite Steuerung des Umweltschutzes erfolgt durch den Konzern-Steuerkreis Umwelt und Energie. Weitere Gremien übernehmen die Steuerung wichtiger Einzelaspekte. Dazu zählen der Konzern-Steuerkreis CO_2, der Konzern-Steuerkreis Flotten-Compliance und Abgas sowie der Konzern-Steuerkreis Nachhaltigkeit.

Der Volkswagen Konzern koordiniert die Aktivitäten der Marken, die ihrerseits die Maßnahmen in den Regionen steuern. Organisatorisch sind die Marken und Gesellschaften im Umweltbereich eigenständig verantwortlich. Sie leiten ihre Umweltschutzaktivitäten aus den konzernweit geltenden Zielen, Leitlinien und Grundsätzen ab.

Unser Anspruch ist es, gesetzliche und rechtliche Anforderungen einzuhalten. Darüber hinaus richten wir uns nach unseren Unternehmensstandards und -zielen. Unsere Umwelt-Compliance-Managementsysteme sollen sicherstellen, dass ökologische Aspekte und Pflichten in unserer Geschäftstätigkeit erkannt und angemessen berücksichtigt werden. Missachtung, Täuschung oder Fehlverhalten werten wir als schwerwiegende Compliance-Verstöße. Die Übereinstimmung unseres Handelns mit den Vorgaben unserer Umweltpolitik und anderen umweltbezogenen Konzernvorgaben werden jährlich evaluiert und an den Vorstand der Volkswagen AG, an die jeweiligen Vorstände der Marken beziehungsweise an die Geschäftsführer der Gesellschaften berichtet.

GESONDERTER NICHTFINANZIELLER BERICHT

Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns nach §§ 289 b und 315 b HGB für das Geschäftsjahr 2020 ist unter der Internetseite https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2020/Nichtfinanzieller_Bericht_2020_d.pdf in deutscher Sprache und unter https://www.volkswagenag.com/presence/nachhaltigkeit/documents/sustainability-report/2020/Nonfinancial_Report_2020_e.pdf in englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2021 abrufbar.

NACHTRAGSBERICHT

Zur Vereinbarung über die wesentlichen Eckpunkte für eine umfassende Neuausrichtung der MAN Truck & Bus SE verweisen wir auf die Ausführungen im Kapitel „Ereignisse nach dem Bilanzstichtag“ im Anhang zum Konzernabschluss.

Prognosebericht

Das Wachstum der Weltwirtschaft wird sich 2021 voraussichtlich insgesamt erholen. Die weltweite Pkw-Nachfrage sollte sich regional uneinheitlich entwickeln und spürbar über dem Vorjahresniveau liegen. Mit unserer Markenvielfalt, unserer breiten Produktpalette, unseren Technologien und unseren Dienstleistungen sehen wir uns gut auf die künftigen Herausforderungen im Mobilitätsgeschäft vorbereitet.

Im Folgenden beschreiben wir die voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns und der Rahmenbedingungen seiner Geschäftstätigkeit. Risiken und Chancen, die eine Abweichung von den prognostizierten Entwicklungen bewirken könnten, stellen wir im Risiko- und Chancenbericht dar.

Unsere Annahmen basieren auf aktuellen Einschätzungen externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

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

Wir rechnen außerdem damit, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft auch in den Jahren 2022 bis 2025 fortsetzen wird.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa erwarten wir nach dem Rückgang im abgelaufenen Geschäftsjahr für 2021 ein moderates Wirtschaftswachstum. Große Herausforderungen stellen grundsätzlich die Folgewirkungen der Covid-19-Pandemie dar sowie die ungewissen Konsequenzen des Austritts Großbritanniens aus der EU.

In Zentraleuropa erwarten wir 2021 ebenfalls moderate Wachstumsraten. Die wirtschaftliche Lage Osteuropas sollte sich auch erholen, allerdings mit einer etwas geringeren Dynamik, da die russische Wirtschaft vermutlich nur leicht wachsen wird.

Für die Türkei erwarten wir eine steigende Wachstumsrate bei gleichzeitig hoher Inflation und einer schwachen inländischen Währung. Die südafrikanische Wirtschaft dürfte im Jahr 2021 weiterhin von politischen Unsicherheiten und sozialen Spannungen geprägt sein, die sich auch aus der hohen Arbeitslosigkeit ergeben. Das Wachstum sollte daher trotz des starken Einbruchs im abgelaufenen Geschäftsjahr nur moderat ausfallen.

Deutschland

Wir erwarten, dass das Bruttoinlandsprodukt (BIP) in Deutschland im Jahr 2021 mit einer vergleichsweise robusten Rate wachsen wird, aber das Niveau aus der Zeit vor der Covid-19-Pandemie noch nicht erreicht. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich im Jahr 2021 voraussichtlich etwas verschlechtern – unter anderem abhängig von einer verzögerten Zunahme von Unternehmensinsolvenzen, die aus der pandemiebedingt ausgesetzten Antragspflicht resultieren.

Nordamerika

Wir gehen davon aus, dass sich die wirtschaftliche Lage in den USA im Jahr 2021 merklich verbessern wird, trotz einer zwar rückläufigen aber weiterhin verhältnismäßig hohen Arbeitslosigkeit. Die US-Notenbank wird den Leitzins wahrscheinlich bei nahe Null belassen. Das Wirtschaftswachstum in den Nachbarländern Kanada und Mexiko wird vermutlich ebenfalls merklich zulegen, in Mexiko allerdings – im Vergleich zum relativ starken konjunkturellen Einbruch im Berichtsjahr – voraussichtlich weniger dynamisch.

Südamerika

Die brasilianische Wirtschaft wird sich aller Voraussicht nach im Jahr 2021 erholen und eine moderate Veränderungsrate aufweisen. In Argentinien dürfte sich nach drei Jahren mit

jeweils negativen BIP-Wachstumsraten die wirtschaftliche Lage kaum verbessern bei weiterhin sehr hoher Inflation und abwertender heimischer Währung.

Asien-Pazifik

Die chinesische Wirtschaft wird 2021 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau weiter wachsen, nachdem sie als eine der wenigen Volkswirtschaften im Vorjahr kein rückläufiges Wachstum verzeichnet hatte. Für Indien erwarten wir nach einem starken Rückgang im Berichtszeitraum ebenfalls eine relativ hohe Expansionsrate für 2021, die über dem Durchschnitt der Jahre vor der Covid-19-Pandemie liegt. In Japan wird das BIP-Wachstum voraussichtlich solide ansteigen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2021 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Nachfragevolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – voraussichtlich spürbar über dem des Berichtsjahres liegen, jedoch das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen. Für die Jahre 2022 bis 2025 rechnen wir weltweit mit einer wachsenden Nachfrage nach Pkw.

Auch die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich im Jahr 2021 in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2021 – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – mit einer moderat steigenden Nachfrage. Für die Jahre 2022 bis 2025 gehen wir von einer weltweit wachsenden Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen aus.

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. Mit dem elektrischen Antrieb, der digitalen Vernetzung und dem autonomen Fahren wollen wir das Automobil sauberer, leiser, intelligenter und sicherer machen. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, auch in Zukunft unsere Kunden zu begeistern und deren vielfältige Bedürfnisse zu erfüllen – mit einem ansprechenden Produktportfolio aus faszinierenden Fahrzeugen und fortschrittlichen, passgenauen Mobilitätslösungen.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa rechnen wir für 2021 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das deutlich über dem Niveau des Berichtsjahres liegt. Gleichzeitig dürften mögliche Folgewirkungen der Pandemie sowie die ungewissen Auswirkungen des Austritts Großbritanniens aus der EU jedoch zu anhaltender Verunsicherung der Konsumenten beitragen und die Nachfrage dämpfen. Trotzdem rechnen wir für Großbritannien in 2021 mit einem starken Anstieg. In Italien, Spanien und Frankreich werden die Märkte voraussichtlich signifikant über dem Niveau des Berichtsjahres liegen.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen gehen wir in Westeuropa für das Jahr 2021 trotz möglicher Folgewirkungen der Pandemie sowie der ungewissen Auswirkungen des Austritts Großbritanniens aus der EU von einer Nachfrage spürbar über dem Vorjahresniveau aus. In Italien, Frankreich, Spanien und Großbritannien rechnen wir mit einem moderaten bis signifikanten Anstieg.

Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2021 den Vorjahreswert voraussichtlich merklich übertreffen. In Russland erwarten wir ein Marktvolumen, das moderat über dem des Vorjahres liegt. In den übrigen Märkten dieser Region sollte die Zahl der Neuzulassungen leicht bis stark steigen.

Die Zulassungen von leichten Nutzfahrzeugen auf den Märkten in Zentral- und Osteuropa werden 2021 voraussichtlich merklich über dem Vorjahreswert liegen. Für Russland erwarten wir einen moderaten Anstieg des Marktvolumens.

Das Pkw-Marktvolumen in der Türkei wird 2021 voraussichtlich auf dem Vorjahresniveau liegen. In Südafrika dürfte das Neuzulassungsvolumen 2021 erheblich über dem des Vorjahres liegen.

Deutschland

Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2021 davon aus, dass die Nachfrage moderat über dem Vorjahresniveau liegt.

Auch bei den leichten Nutzfahrzeugen erwarten wir, dass die Zulassungen spürbar über denen des Vorjahres liegen werden.

Nordamerika

Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2021 mit einem Nachfragevolumen merklich über dem Niveau des Vorjahres. Dabei dürften weiterhin überwiegend Modelle aus den SUV- und Pickup-Segmenten gefragt sein. In Kanada wird die Zahl der Neuzulassungen voraussichtlich signifikant über dem Niveau des Vorjahreswertes bleiben. Für Mexiko erwarten wir eine im Vergleich zum Berichtsjahr leicht steigende Nachfrage.

Südamerika

Die südamerikanischen Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden wegen ihrer Abhängigkeit von der globalen Rohstoffnachfrage stark von der Entwicklung der Weltwirtschaft beeinflusst. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2021 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt signifikant steigen werden. In Brasilien wird das Nachfragevolumen gegenüber 2020 voraussichtlich erheblich zunehmen. In Argentinien erwarten wir eine Nachfrage, die deutlich über dem Vorjahreswert liegt.

Asien-Pazifik

Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2021 voraussichtlich spürbar über dem Vorjahresniveau liegen. Wir rechnen damit, dass sich die Nachfrage in China ebenfalls spürbar über dem Vergleichswert des Jahres 2020 bewegen wird. Dabei dürften weiterhin vor allem günstige Einstiegsmodelle im SUV-Segment sehr gefragt sein. Der Handelskonflikt zwischen China und den USA dürfte – sofern sich keine Lösung abzeichnet – das Geschäfts- und Verbrauchervertrauen weiter belasten. Für den indischen Markt erwarten wir gegenüber dem Vorjahr einen erheblichen Anstieg. In Japan sollte das Marktvolumen 2021 leicht steigen.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen wird das Marktvolumen 2021 voraussichtlich leicht über dem Vorjahr liegen. Für den chinesischen Markt rechnen wir mit einer Nachfrage merklich unter dem Vorjahresniveau. In Indien erwarten wir für 2021 ein Volumen erheblich über dem des Berichtsjahres. Für den japanischen Markt gehen wir von einer Nachfrage in der Größenordnung des Vorjahres aus.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Wir erwarten für 2021, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich deutlich positiv entwickeln, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

Für die 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) wird ein deutlicher Marktanstieg erwartet. In Russland rechnen wir mit einer spürbaren Erholung der Nachfrage. In der Türkei gehen wir von einem leichten und in Südafrika von einem deutlichen Nachfrageanstieg aus. Für Brasilien gehen wir davon aus, dass die Nachfrage signifikant über dem Vorjahresniveau liegen wird.

Für die Jahre 2022 bis 2025 rechnen wir im Durchschnitt mit moderaten Wachstumsraten auf den relevanten Lkw-Märkten.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2021 mit einer insgesamt moderat steigenden Nachfrage mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen. In der Region EU27+3 erwarten wir einen leichten Marktrückgang im Vergleich zum Vorjahr. In Mexiko gehen wir von einem sehr starken Marktwachstum aus. In Brasilien werden die Neuzulassungen voraussichtlich merklich über dem Vorjahreswert liegen.

Für die Jahre 2022 bis 2025 erwarten wir auf den relevanten Märkten insgesamt einen spürbaren Anstieg der Nachfrage nach Bussen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

Für 2021 erwarten wir im Bereich Power Engineering ein weiterhin schwieriges Marktumfeld. Der weitere Verlauf und die Folgen der Covid-19-Pandemie bringen zusätzliche Unsicherheiten mit sich.

Das Marktvolumen für Zweitakt-Motoren, die in der Handelsschifffahrt zum Einsatz kommen, dürfte 2021 ein höheres Niveau erreichen als im Berichtsjahr. Ein erwartetes höheres Seehandelsvolumen verbunden mit Forderungen nach hoher Energieeffizienz und geringem Schadstoffausstoß werden die Antriebssysteme auch in Zukunft maßgeblich beeinflussen. Der Markt für Viertakt-Motoren im Bereich der Kreuzfahrtschiffe wird aufgrund der weiterhin sehr angespannten Liquiditätssituation voraussichtlich auf sehr niedrigem Niveau bleiben. Auch für den in ähnlicher Weise durch Einnahmeausfälle betroffenen Bereich der Passagierfähren wird eine Nachfrage auf niedrigem Niveau erwartet. Bei Behörden- und Baggerschiffen rechnen wir mit einer anhaltend stabilen Nachfrage. Im Offshore-Sektor zeichnen sich aufgrund der weiterhin vorhandenen Überkapazitäten nur wenige Neubestellungen von Spezialanwendungen ab. In Summe erwarten wir den Marinemarkt auf einem etwas höheren Niveau als im Berichtsjahr bei unvermindert anhaltendem Wettbewerbsdruck.

Aufgrund der Covid-19-Pandemie herrscht eine große Unsicherheit hinsichtlich des zu erwartenden Energiebedarfs im Jahr 2021, erste Anzeichen deuten auf einen weiteren, leichten Rückgang des Marktvolumens hin. Die weltweite Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 und die in der Folge eingeleiteten Maßnahmen zur Eindämmung haben die Energienachfrage verringert und die Kapitalbeschaffung für Anlagen zur Energieerzeugung erschwert. Trotz dieser Auswirkungen auf die Märkte rechnen wir damit, dass sich der Trend zu dezentralen Kraftwerken und gasbasierten Anwendungen weiter verstärken wird. Zudem sollten zukünftig weiterhin vermehrt neue und CO_2-neutrale Technologien nachgefragt werden.

Potenzielle Projekte im Turbomaschinenbereich deuten darauf hin, dass sich im Jahr 2021 die Nachfrage auf dem Vorjahresniveau stabilisiert. Der Verlauf der Covid-19-Pandemie bringt jedoch erhebliche Unsicherheiten in den Entscheidungsprozess für Investitionen. Positiv wirken vorteilhafte Konditionen auf den Kapitalmärkten und gezielte staatliche Unterstützungen, die solche kapitalintensiven Entscheidungen begünstigen. Es ist mit einer geringeren Auslastung der Produktionsanlagen der Marktteilnehmer zu rechnen, was mit zunehmender Dauer der Pandemie zu einem verstärkten Wettbewerb führen könnte. Im Bereich Energieerzeugung erwarten wir ein zunehmendes – auch durch staatliche Maßnahmen unterstütztes – Wachstum erneuerbarer Energiequellen, deren schwankende Stromproduktion eine Erhöhung der Speicherkapazität erfordern wird. Entsprechend wird der Bau von Pilotanlagen im Bereich thermischer Speicher vorangetrieben. Dies könnte zu einer Erweiterung des Marktes für Turbokompressoren und Entspannungsturbinen führen.

Sowohl im After-Sales-Markt für Dieselmotoren in der Marine- und Kraftwerkssparte als auch im After-Sales-Markt für Turbomaschinen erwarten wir für 2021 eine leichte Erholung. Es kann zu einem kurzzeitigen Nachholeffekt im Auftragseingang aufgrund der Projektverschiebungen des letzten Jahres kommen.

In den Jahren 2022 bis 2025 gehen wir auf den Märkten für Power Engineering von einer wachsenden Nachfrage aus. Deren Höhe und zeitliche Ausprägung wird in den einzelnen Geschäftsfeldern jedoch variieren. Hierbei ist zudem abzuwarten, wie lange der Markt pandemiebedingt beeinträchtigt bleibt.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2021, insbesondere vor dem Hintergrund der anhaltenden Herausforderungen aus der Covid-19-Pandemie, eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben. Wir gehen davon aus, dass in Schwellenmärkten mit bisher niedriger Marktdurchdringung die Nachfrage steigen wird. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzdienstleistungsmärkten wird sich der Trend fortsetzen, Mobilität zu möglichst geringen Gesamtkosten zu erwerben. Dabei werden integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodule wie Versicherungen und innovative Servicepakete einschließen, an Bedeutung gewinnen. Zusätzlich rechnen wir damit, dass die Nachfrage nach neuen Mobilitätsformen, etwa Vermietmodellen, sowie nach integrierten Mobilitätsdienstleistungen, zum Beispiel Parken, Tanken und Laden, zunehmen wird und dass sich die im europäischen Leasinggeschäft mit Einzelkunden begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing weiter fortsetzen wird. Auch in den Jahren 2022 bis 2025 wird sich dieser Trend unserer Einschätzung nach fortsetzen.

Im Bereich der mittleren und schweren Nutzfahrzeuge sehen wir in den Schwellenländern eine steigende Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten. Insbesondere in diesen Ländern unterstützen Finanzierungslösungen den Fahrzeugabsatz und sind daher ein wesentlicher Bestandteil des Verkaufsprozesses. Auf den entwickelten Märkten erwarten wir 2021 einen erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch in den Jahren 2022 bis 2025 fortsetzen.

WECHSELKURSENTWICKLUNG

Im Jahr 2020 wertete der Euro im Jahresdurchschnitt gegenüber dem US-Dollar leicht auf. Dies galt auch für das britische Pfund; hier war der Verlauf im Jahr 2020 von hoher Unsicherheit über den Ausgang der Verhandlungen bezüglich des Austritts Großbritanniens aus der EU und der damit verbundenen Ausgestaltung der zukünftigen Beziehungen beeinflusst. Gegenüber den Währungen einiger Schwellenländer legte der Euro teils deutlich zu: Vor allem der argentinische Peso, der brasilianische Real, der südafrikanische Rand, der russische Rubel und der mexikanische Peso verloren gegenüber der europäischen Gemeinschaftswährung an Wert. Das Wechselkursverhältnis asiatischer Schwellenländerwährungen zum Euro war im Jahresdurchschnitt insgesamt ebenfalls schwächer. Für 2021 rechnen wir mit einem stärkeren Euro im Verhältnis zum US-Dollar, zum britischen Pfund und zum chinesischen Renminbi. Der argentinische Peso, der brasilianische Real, der mexikanische Peso, der südafrikanische Rand und der russische Rubel werden aller Voraussicht nach weiter abwerten. Für die Jahre 2022 bis 2025 gehen wir von einem stabilen Euro im Verhältnis zu den wesentlichen Währungen aus, während sich die relative Währungsschwäche in den oben erwähnten Schwellenländern vermutlich fortsetzen wird. Das sogenannte Event-Risiko – das Risiko nicht vorhersehbarer Marktentwicklungen – bleibt dabei jedoch grundsätzlich bestehen.

ZINSENTWICKLUNG

Die herausfordernden gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen – auch infolge der Covid-19-Pandemie – führten dazu, dass sich das weltweite Zinsniveau im Geschäftsjahr 2020 verringerte. Sowohl in den großen westlichen Industrieländern als auch in den Schwellenländern senkten die nationalen Notenbanken zum Teil mehrere Male die Leitzinsen und führten darüber hinaus zusätzliche expansive geldpolitische Schritte durch, um ihre Volkswirtschaften zu unterstützen. Im März 2020 reduzierte die US-Notenbank den Leitzins innerhalb weniger Tage auf fast Null Prozent, während die Europäische Zentralbank ihren Leitzins bei ebendiesem Wert beließ. Für 2021 gehen wir von einem grundsätzlichen Fortbestehen dieser Maßnahmen aus und halten daher einen Anstieg der Zinsen in den USA und im Euroraum derzeit nicht für wahrscheinlich. Für die Jahre 2022 bis 2025 erwarten wir, dass die Zinssätze allenfalls leicht steigen.

ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Auch auf den Rohstoffmärkten wirkte sich die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 aus. Infolge der damit verbundenen restriktiven Maßnahmen und den daraus resultierenden Einschnitten auf der Nachfrage- und Angebotsseite reduzierten sich die Preise vieler Roh- und Einsatzstoffe im ersten Halbjahr 2020, konnten sich aber im Laufe des Jahres zum Teil wieder deutlich erholen. Im Gesamtjahresvergleich sanken die durchschnittlichen Preise für Rohstoffe wie Rohöl, Kokskohle, Blei, Aluminium und Naturkautschuk, während das Preisniveau unter anderem für Eisenerz, Seltene Erden und die Edelmetalle Rhodium und Palladium anstieg und bei Kupfer und Platin in etwa gleich blieb. Die Preise der für die E-Mobilität relevanten Rohstoffe entwickelten sich ebenfalls nicht einheitlich: Lithium und Kobalt verzeichneten im Jahresdurchschnitt einen Preisrückgang, die Preise für Nickel lagen hingegen etwa auf dem Vorjahresniveau. Für 2021 erwarten wir auf Basis von Analysen der Einflussfaktoren und

der Entwicklungen auf den Rohstoffmärkten bei den meisten Rohstoffen einen Preisanstieg. Für die Jahre 2022 bis 2025 rechnen wir weiterhin mit einer volatilen Entwicklung auf den Rohstoffmärkten und sowohl steigenden als auch fallenden Preisen.

MODELLNEUHEITEN IM JAHR 2021

Die Marke Volkswagen Pkw erweitert 2021 die ID.-Familie um den vollelektrischen ID.5, ein neues Crossover-Derivat auf MEB-Basis. Der Tiguan wird als Plug-in-Hybrid elektrifiziert. Zudem gehen ein kompaktes SUV-Coupé sowie das Update des Polo an den Start. Mit dem Tarek in Russland sowie dem Taos in Nord- und Südamerika feiern neue Einsteiger-SUVs der Kompaktklasse ihr Debüt in den jeweiligen Märkten. In China werden gleich mehrere vollelektrische Fahrzeuge in den Markt eingeführt, unter anderem der ID.4 Crozz und der ID.4 X. In Indien wird der lokal produzierte, kleine SUV Taigun erhältlich sein.

Auch Audi setzt 2021 seine Elektrooffensive fort und erweitert die e-tron-Familie um den neuen e-tron GT. Außerdem wird der rein elektrische Q4 e-tron erhältlich sein. In der Q5-Baureihe wird eine dynamische Sportback-Variante sowie eine Version mit Plug-in-Hybridantrieb angeboten.

Die Marke ŠKODA treibt die Elektrifizierung ihres Portfolios mit der Einführung des neuen Enyaq iV voran. Des Weiteren werden im Laufe des Jahres die neue Generation des Fabia und der aufgewertete Kodiaq erhältlich sein. In Indien kommt mit dem Kushaq ein neuer, auf die Bedürfnisse der dortigen Kunden zugeschnittener kleiner SUV auf den Markt.

SEAT erweitert sein Angebot im Geschäftsjahr 2021 unter anderem um den Tarraco mit Plug-in-Hybridantrieb. Der beliebte Kleinwagen Ibiza erhält ein Update. CUPRA bringt den Formentor e-Hybrid mit leistungsstarkem Plug-in-Hybridantrieb auf den Markt und feiert mit dem el-Born das Debüt in Sachen reiner Elektromobilität.

Porsche erweitert 2021 die Modellreihe Taycan um eine rein elektrische Cross-Turismo-Variante. Die Modellreihe 911 wird um sportliche Allround-Modelle erweitert. Der Macan erhält eine Produktaufwertung.

Die Marke Bentley wird 2021 die Plug-in-Hybridvariante des neuen Bentayga anbieten. Darüber hinaus ist die Einführung eines weiteren Modells mit Plug-in-Hybridantrieb geplant.

Lamborghini bringt den leistungsstarken Supersportwagen Huracán STO auf die Straße.

Bei Bugatti wird ein neues Derivat des Chiron erhältlich sein.

Volkswagen Nutzfahrzeuge wird 2021 den Multivan/Transporter von Grund auf erneuern und damit die Erfolgsgeschichte dieses Modells weiterschreiben.

Scania und MAN stellen 2021 innovative Modellneuheiten vor, darunter unter anderem ein Lkw und ein Bus mit reinem Elektroantrieb sowie weitere Lösungen für den urbanen Verkehr.

Ducati bringt 2021 unter anderem die neue Monster auf den Markt. Daneben wird die vierte Generation der Multistrada V4 erhältlich sein. Die XDiavel- und die Scrambler-Familie werden aufgewertet. Bei den Sportmotorrädern stehen die SuperSport 950, die neue Panigale V4 SP und die aktualisierte Panigale 4 in den Startlöchern.

ZUKÜNFTIGE ORGANISATORISCHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

Im November 2020 gaben die TRATON SE und Navistar International Corporation (Navistar), ein führender US-amerikanischer Lkw-Hersteller, den Abschluss eines bindenden Zusammenschlussvertrags (Merger Agreement) bekannt. Demnach erwirbt TRATON gegen Barzahlung sämtliche in Umlauf befindliche Aktien, die sich noch nicht im Besitz von TRATON befinden, zu einem Preis von 44,50 USD pro Aktie (insgesamt rund 3,7 Mrd. USD). Zum 31. Dezember 2020 hält TRATON bereits eine Beteiligung in Höhe von 16,7 % an Navistar und erwartet von der Transaktion, den Herausforderungen neuer Regulierungen und sich dynamisch entwickelnder Technologien in den Bereichen Konnektivität, Antrieb und autonomes Fahren noch besser begegnen sowie von Navistars Präsenz auf dem nordamerikanischen Markt profitieren zu können. Der Vollzug der Transaktion, durch den TRATON alleiniger Eigentümer von Navistar wird, ist für Mitte 2021 angestrebt und unterliegt der Zustimmung durch die Navistar-Aktionäre, den üblichen Vollzugsbedingungen sowie regulatorischen Genehmigungen. Die wesentlichen Anteilseigner Icahn Capital LP und MHR Fund Management LC haben bereits zugestimmt, mit ihren Anteilen für die Transaktion zu stimmen.

Unsere Planung beruht auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns. Der Abschluss des Merger Agreements ist in der Planung nicht enthalten, die damit verbundenen Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage sind in der Prognose des Volkswagen Konzerns nicht berücksichtigt.

INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG

Um den Bedürfnissen der Menschen nach individueller, nachhaltiger und vollvernetzter Mobilität gerecht werden zu können und so die Zukunftsfähigkeit des Volkswagen Konzerns zu stärken, mobilisieren wir weiter unsere starken Innovations- und Technologiekräfte und treiben die Transformation von Volkswagen zu einem digitalen Mobilitätskonzern voran. Dabei wollen wir unsere Skalenvorteile nutzen und größtmögliche Synergien heben.

In unserer aktuellen Planung für das Jahr 2021 entfällt der Großteil der Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) auf neue Produkte sowie das fortgesetzte Ausrollen und die Weiterentwicklung der modularen Baukästen. Hierfür investieren wir in die Elektrifizierung und die Hybridisierung unseres Modellportfolios und treiben die Entwicklung des

Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB) sowie der rein elektrischen Plattform für unsere Premium- und Sportmarken – die Premium Plattform Elektrik (PPE) – weiter voran. Zudem legen wir einen Schwerpunkt auf die zunehmende Digitalisierung unserer Fahrzeuge und Standorte und erhöhen hier unsere Investitionen. Außerdem investieren wir in die Umstellung ausgewählter Standorte auf die Produktion von Elektrofahrzeugen. Die Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile (Sachinvestitionen in Prozent der Umsatzerlöse) wird sich voraussichtlich auf einem Niveau zwischen 6,0 bis 6,5 % bewegen.

Neben den Sachinvestitionen umfasst die Investitionstätigkeit auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten. Sie spiegeln unter anderem die Vorleistungen im Zusammenhang mit der Elektrifizierung, Digitalisierung und Erneuerung der Modellpalette wider. Darin enthalten sind auch die Leistungen der Car.Software Organisation, die unter anderem ein standardisiertes Betriebssystem für die Fahrzeuge der Konzernmarken entwickelt.

Mit den Investitionen in unsere Werke und Modelle sowie in die Entwicklung elektrifizierter Antriebe und modularer Baukästen sowie in die Digitalisierung schaffen wir die Voraussetzung für profitables, nachhaltiges Wachstum bei Volkswagen. In den Investitionen enthalten sind auch verpflichtende Umfänge, die auf Entscheidungen aus abgeschlossenen Geschäftsjahren beruhen.

Wir wollen die Investitionen im Automobilbereich aus eigener Kraft finanzieren und gehen davon aus, dass der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft den Investitionsbedarf des Konzernbereichs Automobile übertreffen wird. Wir rechnen für das Jahr 2021 mit etwa gleichbleibenden Liquiditätsabflüssen aus der Dieselthematik und deutlich höheren Effekten aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten. In der Folge erwarten wir den Netto-Cash-flow in der Größenordnung des Vorjahres.

Die Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile wird 2021 voraussichtlich moderat steigen.

Diese Planung beruht auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns. Der angestrebte Erwerb sämtlicher in Umlauf befindlicher Aktien der Navistar International Corporation und die damit verbundenen Mittelabflüsse sind nicht berücksichtigt.

Unsere Joint Ventures in China werden nach der Equity-Methode einbezogen und sind damit nicht in den oben genannten Zahlen enthalten. Für 2021 planen die Gemeinschaftsunternehmen, in die Elektromobilität, die weitere Optimierung des Modellportfolios, die Entwicklung neuer Mobilitätslösungen sowie in Smart-City-Konzepte zu investieren. Die Sachinvestitionen werden dabei voraussichtlich über dem Niveau von 2020 liegen und aus eigenen Mitteln finanziert werden.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen planen wir für 2021 Investitionen, die über dem Wert des Vorjahres liegen werden. Im Working Capital gehen wir davon aus, dass die Entwicklung des Vermietvermögens und der Forderungen aus Leasing-, Kunden- und Händlerfinanzierungen zu einer Mittelbindung führen wird, die zur Hälfte aus dem Brutto-Cash-flow finanziert werden soll. Wie in der Branche üblich, soll der verbleibende Mittelbedarf vor allem durch unbesicherte Anleihen am Geld- und Kapitalmarkt, die Ausgabe von Asset Backed Securities, Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie durch die Nutzung internationaler Kreditlinien gedeckt werden.

ZIELGRÖSSE DER WERTORIENTIERTEN STEUERUNG

Basierend auf den vom Kapitalmarkt abgeleiteten langfristigen Zinssätzen und der Zielkapitalstruktur (Marktwert des Eigenkapitals zu Fremdkapital = 2:1) liegt der für den Konzernbereich Automobile definierte Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen unverändert bei 9 %.

Im gesamten Berichtsjahr 2020 war das Geschäft des Volkswagen Konzerns von der Covid-19-Pandemie beeinträchtigt. In der Folge gab der RoI im Berichtszeitraum ergebnisbedingt nach und lag mit 6,5 (11,2) % sowohl unter dem Vorjahreswert als auch unter unserem Mindestverzinsungsanspruch (weiterführende Informationen finden Sie im Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ unter der Überschrift Kapitalrendite und Wertbeitrag im Berichtsjahr). Die Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile erwarten wir spürbar oberhalb unseres Mindestverzinsungsanspruchs an das investierte Vermögen.

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

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

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2021 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Nachfragevolumen von Neufahrzeugen – vorbehaltlich einer erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie – voraussichtlich spürbar über dem des Berichtsjahres liegen, jedoch das Niveau vor der Pandemie nicht erreichen. In Westeuropa rechnen wir für 2021 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das deutlich über dem Niveau des Berichtsjahres liegt. Für den deutschen Pkw-

Markt gehen wir für 2021 davon aus, dass die Nachfrage moderat über dem Vorjahresniveau liegt. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2021 den Vorjahreswert voraussichtlich merklich übertreffen. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt rechnen wir für 2021 ebenfalls mit einem Nachfragevolumen merklich über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2021 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt signifikant steigen werden. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2021 voraussichtlich spürbar über dem Vorjahresniveau liegen.

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

Wir erwarten für 2021, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich deutlich positiv entwickeln. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2021 mit einer insgesamt moderat steigenden Nachfrage.

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

Wir sehen uns auf die künftigen Herausforderungen im Geschäft rund um die Automobilität und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte insgesamt gut vorbereitet. Unsere Markenvielfalt, unsere Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie unsere Technologien und unsere Dienstleistungen verschaffen uns weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation unseres Kerngeschäfts positionieren wir die Konzernmarken noch trennschärfer und optimieren unser Fahrzeug- und Antriebsportfolio. Im Fokus stehen dabei vor allem die CO_2-Bilanz unserer Fahrzeugflotte und die Konzentration auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeiten wir mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und unserer Baukästen daran, die Vorteile unseres Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen. Mit dem elektrischen Antrieb, der digitalen Vernetzung und dem autonomen Fahren wollen wir das Automobil sauberer, leiser, intelligenter und sicherer machen. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, auch in Zukunft unsere Kunden zu begeistern und deren vielfältige Bedürfnisse zu erfüllen – mit einem ansprechenden Produktportfolio aus faszinierenden Fahrzeugen und fortschrittlichen, passgenauen Mobilitätslösungen.

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

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

Wir erwarten, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und des Bereichs Pkw im Jahr 2021 signifikant über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das Operative Ergebnis des Konzerns und des Bereichs Pkw rechnen wir im Jahr 2021 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 5,0 und 6,5 %. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei deutlich über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 4,0 und 5,5 % vor Restrukturierungsmaßnahmen aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse spürbar unter denen des Vorjahres und ein Operatives Ergebnis an der Gewinnschwelle. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir bei spürbar über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung des Vorjahres.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2021 davon aus, dass die F&E-Quote bei rund 7 % und die Sachinvestitionsquote bei rund 6 % liegt. Wir rechnen für das Jahr 2021 mit etwa gleichbleibenden Liquiditätsabflüssen aus der Dieselthematik und deutlich höheren Effekten aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten. In der Folge erwarten wir den Netto-Cash-flow in der Größenordnung des Vorjahres. Die Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile wird 2021 voraussichtlich moderat steigen. Die Kapitalrendite (RoI) erwarten wir spürbar oberhalb unseres Mindestverzinsungsanspruchs. Es ist unverändert unser erklärtes Ziel, unsere solide Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Für nachhaltigen Erfolg benötigen wir kompetente und engagierte Mitarbeiter. Ihre Zufriedenheit und Motivation wollen wir durch Chancengleichheit, ein attraktives und modernes Arbeitsumfeld sowie eine zukunftsfähige Arbeitsorganisation fördern. Wir im Volkswagen Konzern leben und übernehmen täglich Verantwortung in puncto Umwelt, Sicherheit und Gesellschaft. Volkswagen will bei der Integrität zum Vorbild für ein modernes, transparentes und erfolgreiches Unternehmen werden. Zudem streben wir nach operativer Exzellenz in allen Geschäftsprozessen.

Risiko- und Chancenbericht

(ENTHÄLT DEN BERICHT NACH § 289 ABS. 4 HGB)

Für den nachhaltigen Erfolg unseres Unternehmens ist es entscheidend, dass wir die Risiken und Chancen, die sich aus unserer operativen Tätigkeit ergeben, frühzeitig erkennen und vorausschauend steuern. Der verantwortungsvolle Umgang mit den Risiken wird im Volkswagen Konzern durch ein umfassendes Risikomanagement- und ein Internes Kontrollsystem unterstützt.

In diesem Kapitel erläutern wir zunächst die Zielsetzung und den Aufbau des Risikomanagementsystems (RMS) sowie des Internen Kontrollsystems (IKS) des Volkswagen Konzerns und beschreiben diese Systeme mit Blick auf den Rechnungslegungsprozess. Im Anschluss stellen wir die wesentlichen Risiken und Chancen dar, die sich im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit ergeben.

ZIELSETZUNG DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS BEI VOLKSWAGEN

Den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns können wir nur sicherstellen, indem wir die Risiken und Chancen aus unserer Geschäftstätigkeit frühzeitig identifizieren, zutreffend bewerten sowie effektiv und effizient steuern. Mit Hilfe des RMS/IKS sollen potenzielle Risiken frühzeitig erkannt werden, um mit geeigneten Maßnahmen gegenzusteuern und so drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und des Ausmaßes zukünftiger Ereignisse und Entwicklungen unterliegt naturgemäß Unsicherheiten. Wir sind uns daher bewusst, dass selbst das beste RMS nicht alle potenziellen Risiken vorhersehen kann und auch das beste IKS regelwidrige Handlungen niemals vollständig verhindern kann.

AUFBAU DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS BEI VOLKSWAGEN

Die organisatorische Ausgestaltung des RMS/IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO: Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Der Aufbau des RMS/IKS gemäß dem COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk gewährleistet eine umfassende Abdeckung möglicher Risikobereiche. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den standardisierten Umgang mit Risiken. Chancen werden nicht erfasst.

DAS VOLKSWAGEN DREI-LINIEN-MODELL

Ein weiteres zentrales Element des RMS/IKS bei Volkswagen ist das Drei-Linien-Modell, das unter anderem der Dachverband der europäischen Revisionsinstitute (ECIIA) als Grundelement fordert. Diesem Modell folgend verfügt das RMS/IKS des Volkswagen Konzerns über drei Linien, die das Unternehmen vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen sollen.

Die Mindestanforderungen an das RMS/IKS einschließlich des Drei-Linien-Modells sind konzernweit in einer Richtlinie festgelegt.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurde das RMS/IKS weiterentwickelt. Das Risikomanagement-IT-System Riskradar wurde 2020 in allen Marken und wesentlichen Konzerngesellschaften eingeführt. Damit haben wir die Prozess- und Datensicherheit erhöht und den manuellen Arbeitsaufwand durch automatisierte Workflows und durchgängige Systemunterstützung bei der Auswertung der Daten reduziert. Zugleich werden das Risikobewusstsein im Unternehmen weiter geschärft, die Risikotransparenz verbessert sowie Risiken durchgängig systemgestützt bewertbar. Das IKS wurde für risikobehaftete Geschäftsprozesse in wesentlichen Gesellschaften standardisiert. Wir werden unser RMS/IKS auch zukünftig weiterentwickeln.

Erste Linie: Operatives Risikomanagement

Die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der einzelnen Konzerngesellschaften und -bereiche bilden die vorderste Linie. Das RMS/IKS ist integraler Bestandteil der Aufbau- und Ablauforganisation des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen und in den Beteiligungsgesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden unverzüglich eingeleitet, die verbleibenden potenziellen Auswirkungen bewertet und zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Wesentliche Risiken werden anlassbezogen an die relevanten Gremien gemeldet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen. Parallel dazu fließen die Ergebnisse der Maßnahmen zur Bewältigung der Risiken zeitnah in die monatlichen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

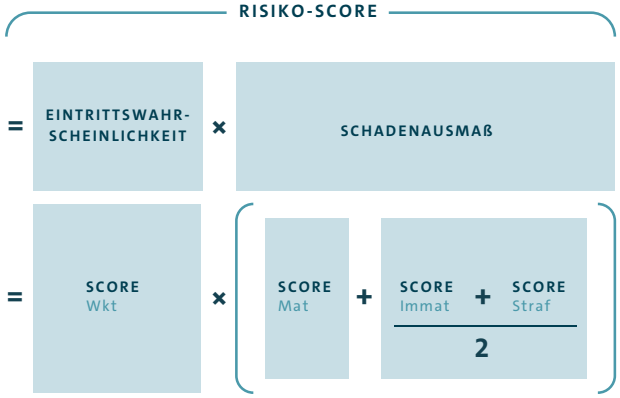
Das operative Risikomanagement- und Interne Kontrollsystem beinhaltet zudem die Einhaltung der sogenannten Goldenen Regeln in den Bereichen Steuergeräte-Softwareentwicklung, Emissionstypisierung und Eskalationsmanagement. Diese Regeln stellen Mindestanforderungen in den Kategorien Organisation, Prozesse sowie Tools & Systeme dar.

Zweite Linie: Erfassung und Berichterstattung systemischer und akuter Risiken durch konzerneinheitliche Prozesse

Ergänzend zum laufenden operativen Risikomanagement richtet die Abteilung Konzern-Risikomanagement jährlich standardisierte Anfragen zur Risikosituation und zur Wirksamkeit des RMS/IKS an die wesentlichen Konzerngesellschaften und -einheiten weltweit (Governance, Risk & Compliance (GRC)-Regelprozess).

Im Rahmen dieses Prozesses wird jedes gemeldete systemische – prozess- und geschäftsinhärente – Risiko in unserem IT-System RICORS erfasst und bewertet. Die Risikobewertung

ERMITTLUNG DES RISIKO-SCORE



erfolgt dabei aus der Multiplikation des Kriteriums Eintrittswahrscheinlichkeit (Wkt) mit dem potenziellen Schadenausmaß. Das Schadenausmaß ergibt sich aus den Kriterien finanzieller Schaden (Mat) sowie Reputationsschaden (Immat) und strafrechtliche Relevanz (Straf). Für jedes dieser Kriterien wird die getroffene Bewertung einem Score-Wert zwischen 0 und 10 zugeordnet. Dabei werden die Maßnahmen, die zur Risikosteuerung und -kontrolle getroffen wurden, bei der Risikobewertung berücksichtigt (Nettobetrachtung). Ergebnis ist ein sogenannter Risiko-Score, der das Risiko ausdrückt.

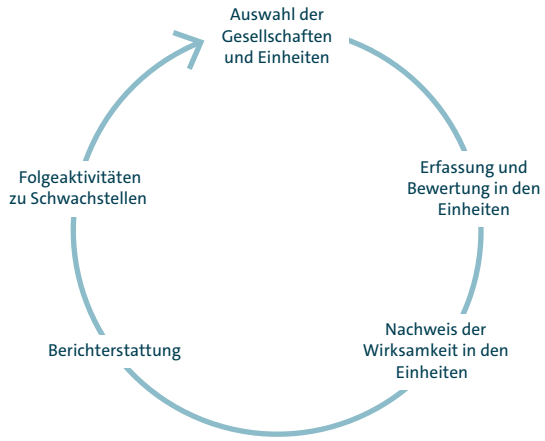
Der Score-Wert für die Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50 % im Betrachtungszeitraum wird als hoch bezeichnet, bei einer mittleren Einstufung liegt die Eintrittswahrscheinlichkeit mindestens bei 25 %. Für das Kriterium finanzieller Schaden steigt der Score-Wert mit zunehmendem Ausmaß an und erreicht ab 1 Mrd. € den höchsten Score-Wert von 10. Das Kriterium Reputationsschaden kann Ausprägungen von lokaler Vertrauensstörung über den lokalen Vertrauensverlust bis hin zum regionalen oder internationalen Reputationsverlust annehmen. Die strafrechtliche Relevanz wird anhand des Einflusses auf die lokale Gesellschaft, die Marke oder den Konzern eingestuft.

Risiken aus potenziellen Regelverletzungen (Compliance) sind in diesen Prozess ebenso integriert wie strategische, betriebliche und Berichterstattungsrisiken. Wesentliche Maßnahmen zur Risikosteuerung und -kontrolle werden zudem auf ihre Wirksamkeit hin getestet; hierbei identifizierte Schwachstellen werden berichtet und behoben.

Im Geschäftsjahr 2020 haben alle Konzerngesellschaften und -einheiten, die anhand von Wesentlichkeits- und Risikokriterien aus dem Konsolidierungskreis ausgewählt worden waren, den GRC-Regelprozess durchlaufen.

Zusätzlich zur jährlichen Betrachtung werden quartalsweise Risikoberichte erstellt. In diesen wird die akute – kurz-

JÄHRLICHER GOVERNANCE, RISK & COMPLIANCE-REGELPROZESS



bis mittelfristige – Risikolage des Volkswagen Konzerns abgebildet. Die Bewertung der Risiken aus diesem Risikoquartalsprozess (RQP) erfolgt im IT-System Riskradar analog dem jährlichen GRC-Regelprozess. In den RQP sind alle Konzernmarken, die Porsche Holding Salzburg sowie die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH einbezogen.

Darüber hinaus werden bedeutende Änderungen der Risikolage, die kurzfristig beispielsweise durch unerwartete externe Ereignisse entstehen können, anlassbezogen an den Vorstand berichtet. Dieses ist dann erforderlich, wenn unter anderem das Risiko einen potenziellen finanziellen Schaden ab 1 Mrd. € annehmen kann.

Anhand der Rückmeldungen aus dem jährlichen GRC-Regelprozess und aus den quartalsweisen Risikoabfragen wird das Gesamtbild der potenziellen Risikolage aktualisiert und die Wirksamkeit des Systems beurteilt.

In einem gesonderten Vorstandsausschuss Risikomanagement werden vierteljährlich die wesentlichen Aspekte des RMS/IKS behandelt, um so

- die Transparenz über die wesentlichen Risiken des Konzerns und deren Steuerung weiter zu erhöhen,
- Einzelsachverhalte zu erörtern, sofern diese ein wesentliches Risiko für den Konzern darstellen,
- Empfehlungen zur Weiterentwicklung des RMS/IKS auszusprechen,
- den offenen Umgang mit Risiken zu unterstützen und eine offene Risikokultur zu fördern.

Die Risikoberichterstattung an die Gremien der Volkswagen AG erfolgt abhängig von Wesentlichkeitsschwellen. Systemische Risiken ab einem Risiko-Score von 20 und akute Risiken ab einem Risiko-Score von 40 beziehungsweise ab einem potenziellen finanziellen Schaden von 1 Mrd. € werden dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Volkswagen AG regelmäßig vorgelegt.

Dritte Linie: Prüfung durch die Konzern-Revision

Die Konzern-Revision unterstützt den Vorstand dabei, die verschiedenen Geschäftsbereiche und Unternehmenseinheiten im Konzern zu überwachen. Sie überprüft das Risikofrüherkennungssystem sowie den Aufbau und die Umsetzung des RMS/IKS und des Compliance-Managementsystems (CMS) regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen.

RISIKOFRÜHERKENNUNGSSYSTEM GEMÄSS KONTRAG

Die Risikolage des Unternehmens wird gemäß den Anforderungen des Gesetzes zur Kontrolle und Transparenz im Unternehmensbereich (KonTraG) erfasst, bewertet und dokumentiert. Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS/IKS (erste und zweite Linie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Unabhängig davon überprüft der Abschlussprüfer jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Die Risikomeldungen werden dabei stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften unter Einbeziehung des Abschlussprüfers auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems.

Darüber hinaus werden in den Unternehmen des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen turnusmäßige Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durchgeführt. Als Kreditinstitut unterliegt die Volkswagen Bank GmbH mit ihren Tochterunternehmen der Aufsicht der Europäischen Zentralbank und die Volkswagen Leasing GmbH als Finanzdienstleistungsinstitut sowie die Volkswagen Versicherung AG als Versicherungsunternehmen der jeweiligen Fachaufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin). Im Rahmen des turnusmäßigen aufsichtsrechtlichen Überprüfungsprozesses sowie im Rahmen unregelmäßiger Prüfungen beurteilt die zuständige Aufsichtsbehörde, ob die Regelungen, Strategien, Verfahren und Mechanismen ein solides Risikomanagement und eine solide Risikoabdeckung gewährleisten. Daneben prüft der Prüfungsverband deutscher Banken die Volkswagen Bank GmbH in unregelmäßigen Abständen.

Die Volkswagen Financial Services AG betreibt ein System zur Risikofrüherkennung und -steuerung. Damit soll gewährleistet werden, dass die jeweils lokal geltenden regulatorischen Anforderungen eingehalten werden, und ermöglicht zugleich eine angemessene und wirksame Risikosteuerung auf Gruppenebene. Wesentliche Bestandteile davon werden regelmäßig im Rahmen der Jahresabschlussprüfung überprüft.

Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems

Um die Wirksamkeit des RMS/IKS sicherzustellen, optimieren wir es im Rahmen unserer kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse regelmäßig. Dabei tragen wir internen und externen Anforderungen gleichermaßen Rechnung. Fallweise begleiten externe Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres RMS/IKS. Die Ergebnisse münden in eine sowohl zyklische als auch ereignisorientierte Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG.

RISIKOMANAGEMENT- UND INTEGRIERTES INTERNES KONTROLLSYSTEM IM HINBLICK AUF DEN RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Der für die Abschlüsse der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns sowie seiner Tochtergesellschaften maßgebliche rechnungslegungsbezogene Teil des RMS/IKS umfasst Maßnahmen, die gewährleisten sollen, dass die Informationen, die für die Aufstellung des Abschlusses der Volkswagen AG und des Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Lageberichts des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG notwendig sind, vollständig, richtig und zeitgerecht übermittelt werden. Diese Maßnahmen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung und der externen Berichterstattung minimieren.

Wesentliche Merkmale des Risikomanagement- und integrierten Internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Das Rechnungswesen des Volkswagen Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen überwiegend die konsolidierten Gesellschaften eigenverantwortlich wahr, oder sie werden an Shared Service Center des Konzerns übertragen. Die in Übereinstimmung mit den IFRS und dem Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch aufgestellten und vom Abschlussprüfer bestätigten Finanzabschlüsse der Volkswagen AG und ihrer Tochtergesellschaften werden grundsätzlich verschlüsselt an den Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

Das Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch, bei dessen Erstellung auch Meinungen externer Experten herangezogen wurden, soll eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der Vorschriften gewährleisten, die für das Mutterunternehmen anzuwenden sind. Es umfasst insbesondere Konkretisierungen der Anwendung gesetzlicher Vorschriften und branchenspezifischer Sachverhalte. Auch die Bestandteile der Berichtspakete, die die Konzerngesellschaften zu erstellen haben, sind dort im Detail aufgeführt, ebenso wie Vorgaben für die Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle sowie für die darauf aufbauende Saldenabstimmung.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften vorgelegten Finanzabschlüsse. Dabei werden auch die Berichte, die der Abschlussprüfer vorgelegt hat, und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften berücksichtigt. In den Gesprächen werden sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch wesentliche Einzelsachverhalte bei den Tochtergesellschaften diskutiert. Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die – ebenso wie Plausibilitätskontrollen – bei der Erstellung des Einzel- und des Konzernabschlusses der Volkswagen AG angewendet werden.

Der zusammengefasste Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG wird – unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen – zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den Konzerneinheiten und -gesellschaften erstellt.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem wird zudem von der Konzern-Revision im In- und Ausland unabhängig geprüft.

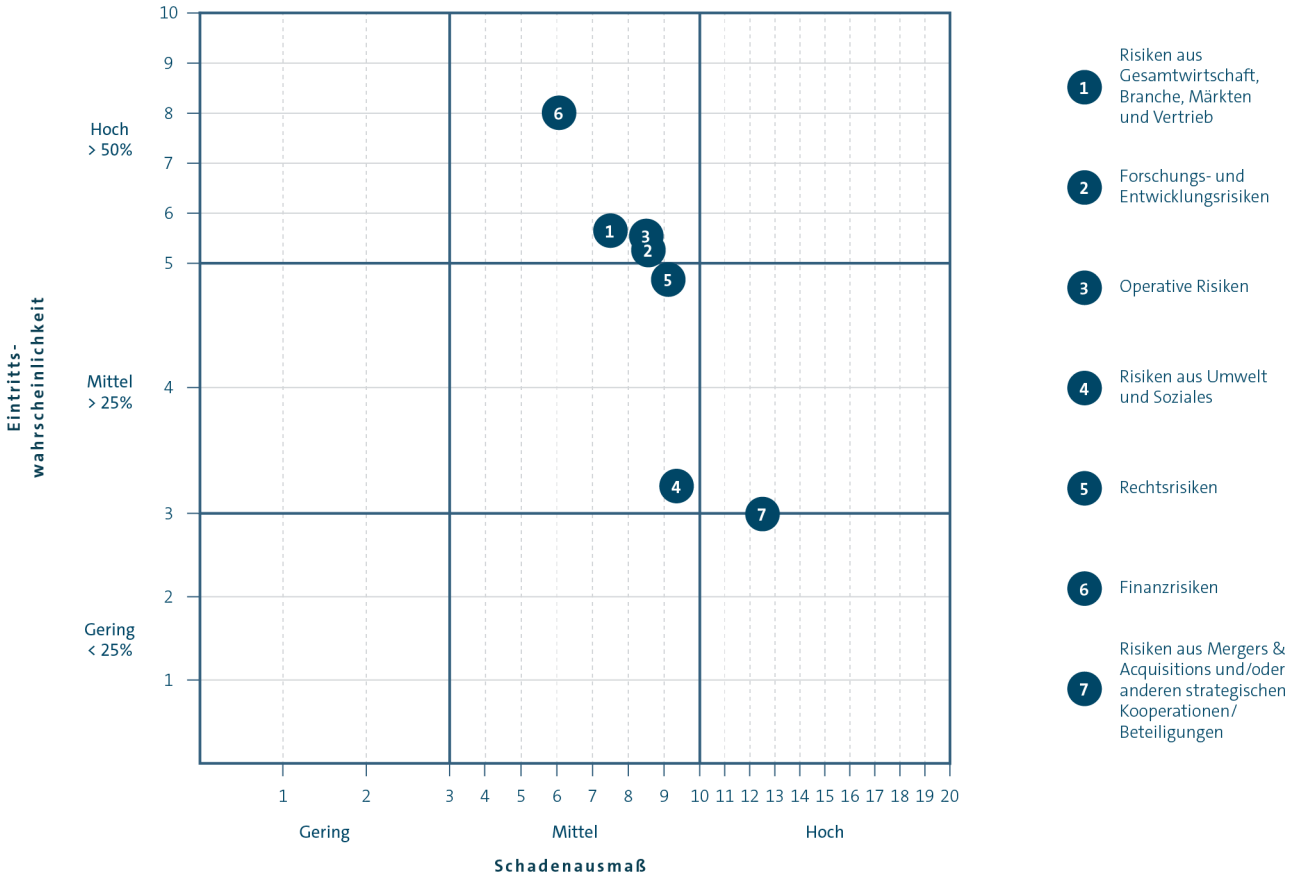
Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Mit dem Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) lassen sich im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch Plandaten des Controllings konsolidieren und analysieren. VoKUs bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen, ein Berechtigungskonzept und erforderliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen; es ist somit eine zukunftssichere technische Plattform, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt VoKUs über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen die inhaltliche Plausibilität zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang prüft.

RISIKEN UND CHANCEN

In diesem Abschnitt stellen wir die wesentlichen Risiken und Chancen dar, die sich im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit ergeben. Zur besseren Übersicht haben wir die Risiken und Chancen in Kategorien zusammengefasst. Zu Beginn einer jeden Risikokategorie nennen wir die anhand der Risiko-Score-Bewertung aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP ermittelten größten Risiken ihrer Bedeutung nach. Im Anschluss daran erfolgt die Beschreibung der Einzelrisiken, deren Reihenfolge keiner Bewertung unterliegt. Sofern nicht explizit erwähnt, ergaben sich hinsichtlich der Einzelrisiken und Chancen im Vergleich zum Vorjahr keine wesentlichen Änderungen, wenngleich sich das Gewicht einzelner Risiken verändert hat.

DURCHSCHNITTLICHE SCORE-WERTE DER RISIKOKATEGORIEN



(gewichteter Score-Wert aus finanziellem Schaden, Reputationsschaden und strafrechtlicher Relevanz)

In die Bewertung der Risikokategorien des Volkswagen Konzerns fließen die an Vorstand und Prüfungsausschuss berichteten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP ein. Die grafische Darstellung der Risikokategorien erfolgt anhand der durchschnittlichen Score-Werte.

Mit Hilfe von Wettbewerbs- und Umfeldanalysen sowie Marktbeobachtungen erfassen wir nicht nur Risiken, sondern auch Chancen, die sich positiv auf die Gestaltung unserer Produkte, die Effizienz ihrer Produktion, ihren Erfolg am Markt und unsere Kostenstruktur auswirken. Risiken und Chancen, von denen wir erwarten, dass sie eintreten, haben wir – soweit einschätzbar – in unserer Mittelfristplanung und unserer Prognose bereits berücksichtigt. Im Folgenden berichten wir daher über interne und externe Entwicklungen als Risiken und Chancen, die nach derzeitigem Kenntnisstand zu einer negativen beziehungsweise positiven Abweichung von unserer Prognose beziehungsweise von unseren Zielen führen können.

Risiken und Chancen aus Gesamtwirtschaft, Branche, Märkten und Vertrieb

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP liegen in Handelsbeschränkungen und zunehmendem Protektionismus mit negativen Auswirkungen auf die Markt- und Absatzentwicklung.

Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risiken, die ein positives Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung verhindern könnten, ergeben sich aus unserer Sicht vor allem aus einer nicht nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie sowie Turbulenzen an den Finanz- und Rohstoffmärkten, zunehmend protektionistischen Tendenzen sowie strukturellen Defiziten, die die Entwicklung einzelner fortgeschrittener Volkswirtschaften

und Schwellenländer gefährden. Hinzu kommen verstärkt ökologische Herausforderungen, die in unterschiedlicher Intensität belastend auf einzelne Länder und Regionen wirken. Auch der mögliche weltweite Übergang von einer expansiven zu einer restriktiveren Geldpolitik birgt Risiken im gesamtwirtschaftlichen Umfeld. Die vielerorts hohe Verschuldung im privaten und öffentlichen Sektor trübt die Wachstumsperspektiven und kann ebenfalls zu negativen Marktreaktionen führen. Wachstumsrückgänge in wichtigen Ländern und Regionen wirken sich oft unmittelbar auf die Weltkonjunktur aus und sind somit ein zentrales Risiko. Risiken ergeben sich auch aus den ungewissen Konsequenzen des Austritts Großbritanniens aus der EU.

Die wirtschaftliche Entwicklung einiger Schwellenländer wird vor allem durch die Abhängigkeit von Energie- und Rohstoffpreisen sowie von Kapitalimporten, aber auch durch sozio-politische Spannungen gehemmt. Darüber hinaus können sich Risiken aus Korruption, mangelhaften staatlichen Strukturen und fehlender Rechtssicherheit ergeben.

Geopolitische Spannungen und Konflikte sowie Anzeichen einer Fragmentierung der Weltwirtschaft sind ein weiterer wesentlicher Risikofaktor für die Entwicklung einzelner Länder und Regionen. Angesichts der bestehenden, starken globalen Verflechtungen können auch lokale Entwicklungen die Weltkonjunktur belasten. Beispielsweise kann eine Eskalation der Konflikte in Osteuropa, im Nahen Osten oder in Afrika Verwerfungen auf den weltweiten Energie- und Rohstoffmärkten auslösen sowie Migrationstendenzen verstärken. Belastungen können sich auch aus einer Verschärfung der Situation in Ostasien ergeben. Gleiches gilt für gewaltsame Auseinandersetzungen, terroristische Aktivitäten, Cyber-Attacken oder die Verbreitung von Infektionskrankheiten, die kurzfristig zu unerwarteten Marktreaktionen führen können.

Insgesamt rechnen wir für 2021 mit einer Erholung der Weltwirtschaft. Aufgrund der genannten Risikofaktoren sowie von zyklischen und strukturellen Aspekten ist jedoch eine weitere negative Entwicklung der Weltwirtschaft oder eine Phase mit unterdurchschnittlichen Zuwachsraten möglich.

Aus dem gesamtwirtschaftlichen Umfeld können sich für den Volkswagen Konzern auch Chancen ergeben, falls die tatsächliche Entwicklung positiv von der erwarteten abweicht.

Branchenrisiken und Marktchancen/-potenziale

Westeuropa, insbesondere Deutschland, und China sind unsere Hauptabsatzmärkte. Ein konjunkturbedingter Nachfragerückgang in diesen Regionen würde das Ergebnis des Unternehmens, inklusive der Finanzdienstleistungen, in besonderem Maße belasten. Mit einer klaren, kundenorientierten und innovativen Produkt- und Preispolitik treten wir diesem Risiko entgegen.

Außerhalb von Westeuropa und China ist das Auslieferungsvolumen über die wesentlichen Regionen Zentral- und Osteuropa, Nordamerika und Südamerika breit gestreut. Darüber hinaus sind wir in zahlreichen bestehenden und sich entwickelnden Märkten entweder bereits stark vertreten oder arbeiten zielstrebig darauf hin. Vor allem in kleineren Märkten mit Wachstumspotenzial erhöhen wir mit Hilfe strategischer Partnerschaften unsere Präsenz, um den dortigen Anforderungen gerecht zu werden.

Die Wachstumsmärkte in Zentral- und Osteuropa, Südamerika sowie in Asien sind für den Volkswagen Konzern von besonderer Bedeutung. Diese Märkte haben ein großes Potenzial, allerdings erschweren die Rahmenbedingungen in einigen Ländern dieser Regionen eine Steigerung der dortigen Absatzzahlen. Beispiele hierfür sind Zollbestimmungen und Mindestanforderungen hinsichtlich des Anteils der lokalen Fertigung. Gleichzeitig bestehen über die aktuelle Planung hinaus Chancen aus einem schnelleren Wachstum der aufstrebenden Märkte mit aktuell noch niedrigen Fahrzeugdichten, sofern die wirtschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen dies zulassen.

Für den Volkswagen Konzern als Anbieter von Volumen- und Premiummodellen stellt der Preisdruck auf den etablierten Automobilmärkten für Neu- und Gebrauchtwagen infolge der hohen Marktabdeckung ein weiteres Risiko dar. Es ist auch künftig mit einem hohen Wettbewerbsdruck zu rechnen. Einzelne Hersteller könnten mit Verkaufsförderungsmaßnahmen reagieren, um ihre Absatzziele zu erreichen und damit die gesamte Branche weiter unter Druck setzen.

Es besteht das Risiko, dass Überkapazitäten bei der weltweiten Automobilproduktion zur Ausdehnung der Lagerbestände führen und dadurch die Kapitalbindung erhöhen. Zusammen mit einem Rückgang der Nachfrage nach Fahrzeugen und Originalteilen kann es dazu kommen, dass die Automobilhersteller ihre Kapazitäten anpassen oder Verkaufsförderungsmaßnahmen intensivieren. Dies würde zu zusätzlichen Kosten und einem erhöhten Preisdruck führen.

Die in Krisenzeiten aufgestaute Nachfrage in einzelnen etablierten Märkten könnte eine deutliche Erholung bringen, wenn sich das wirtschaftliche Umfeld rascher entspannt als erwartet.

In Europa besteht das Risiko, dass weitere Kommunen und Städte ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor aussprechen, um so die Emissionsgrenzwerte einzuhalten. In China gilt seit 2019 eine sogenannte New-Energy-Vehicle-Quote, nach der batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride und Brennstoffzellenfahrzeuge einen bestimmten Anteil an der Pkw-Neuwagenflotte der Hersteller ausmachen müssen. Um die Einhaltung emissionsbezogener Vorgaben sicherzustellen, passen wir unser Angebot an Modell- und Motorvarianten kontinuierlich an die jeweiligen Marktgegebenheiten an. Diese Anforderungen können zu Kostensteigerungen und in der Folge zu Preiserhöhungen und Volumenrückgängen führen.

Die wirtschaftliche Entwicklung der einzelnen Regionen verlief im Geschäftsjahr 2020 unterschiedlich. Die Risiken, die sich daraus ergeben – beispielsweise hinsichtlich eines effi-

zienten Lagermanagements oder eines wirtschaftlichen Händlernetzes –, sind für unsere Handels- und Vertriebsgesellschaften erheblich. Diese begegnen den Herausforderungen mit entsprechenden Maßnahmen. Die Finanzierung der Geschäftstätigkeit über Bankkredite bleibt jedoch schwierig. Über unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften bieten wir den Händlern attraktive Finanzierungsmöglichkeiten an, um ihre Geschäftsmodelle zu stärken und das Betriebsrisiko zu reduzieren. Wir haben ein umfassendes Liquiditätsrisikomanagement installiert, um aufseiten der Händler Liquiditätsengpässen, die den Geschäftsablauf behindern könnten, rechtzeitig entgegenzuwirken.

Kredite zur Fahrzeugfinanzierung vergeben wir unverändert nach den bisher angewandten vorsichtigen Grundsätzen, wie zum Beispiel unter Berücksichtigung bankenaufsichtsrechtlicher Vorschriften im Sinne des § 25a Abs. 1 KWG.

Aus regulatorischen Gründen kann Volkswagen in Anschlussmärkten einem erhöhten Wettbewerb ausgesetzt sein: aufgrund der Regelungen der Gruppenfreistellungsverordnungen, die für den Bereich After Sales seit Juni 2010 gelten, und aufgrund der in der EU-Verordnung Nr. 566/2011 vom 8. Juni 2011 sowie in der seit 1. September 2020 gültigen EU-Verordnung 858/2018 enthaltenen Erweiterungen bezüglich des Zugangs unabhängiger Marktteilnehmer zu technischen Informationen.

In Deutschland ist am 2. Dezember 2020 ein Gesetz in Kraft getreten, das eine Einschränkung beziehungsweise Aufhebung des Designschutzes bei Reparaturersatzteilen durch Einführung einer sogenannten Reparaturklausel zum Gegenstand hat. Zudem evaluiert die Europäische Kommission den Markt im Hinblick auf den bestehenden Designschutz. Eine mögliche Einschränkung oder Aufhebung des Designschutzes für sichtbare Ersatzteile könnte sich negativ auf das Originalteilegeschäft des Volkswagen Konzerns auswirken.

Die Automobilindustrie steht vor einem Transformationsprozess mit tiefgreifenden Veränderungen. Elektrifizierte Antriebe, vernetzte Automobile sowie das autonome Fahren sind für unseren Absatz sowohl mit Chancen als auch mit Risiken verbunden. Insbesondere die sich schneller ändernden Kundenanforderungen, kurzfristige Gesetzgebungsinitiativen sowie der Markteintritt neuer und bisher branchenfremder Wettbewerber werden veränderte Produkte mit einer erhöhten Innovationsgeschwindigkeit und angepassten Geschäftsmodellen erfordern. Der breite Einsatz von Elektrofahrzeugen und die Verfügbarkeit der notwendigen Ladeinfrastruktur ist mit Unsicherheiten verbunden.

Zudem besteht das Risiko, dass weltweit Gütertransporte vom Lkw auf andere Verkehrsmittel verlagert werden und dass in der Folge die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen des Konzerns sinkt.

Nachfolgend gehen wir auf die Regionen und Märkte mit den größten Wachstumspotenzialen für den Volkswagen Konzern ein.

- China
  Die Nachfrage nach Fahrzeugen wird wegen des Bedarfs an individueller Mobilität voraussichtlich in den nächsten Jahren steigen. Zudem wird erwartet, dass sich die Nachfrage von den großen Metropolen an der Küste ins Landesinnere verlagert. Wir erweitern laufend unsere Produktpalette mit speziell für die chinesischen Kunden entwickelten Modellen, um an den erheblichen Chancen dieses Marktes – auch im Hinblick auf die Elektromobilität – teilhaben und unsere starke Marktposition in China dauerhaft verteidigen zu können. In diesem wachsenden Markt bauen wir unsere Produktionskapazitäten weiter aus.
- Indien
  In diesem strategisch wichtigen Zukunftsmarkt hat der Volkswagen Konzern seine Aktivitäten konsolidiert und startet mit dem neuen, auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittenen ŠKODA Kushaq eine Modelloffensive.
- USA
  In den USA verfolgt die Volkswagen Group of America konsequent die Strategie, zu einem vollwertigen Volumenanbieter aufzusteigen. Durch den Ausbau lokaler Produktionskapazitäten – zukünftig auch mit einer Fertigung für Elektrofahrzeuge – kann der Konzern in der Region Nordamerika den Markt besser bedienen. Daneben arbeiten wir intensiv daran, in den USA weitere, speziell für diesen Markt entwickelte Produkte anbieten zu können.
- Brasilien
  Mit der wachsenden Zahl lokal produzierender Automobilhersteller haben Preisdruck und Wettbewerbsintensität stark zugenommen. Für den Volkswagen Konzern spielt der brasilianische Markt eine wichtige Rolle. Um unsere Wettbewerbsposition hier zu festigen, bieten wir speziell für diesen Markt Fahrzeuge an, die lokal produziert werden, etwa den Gol oder den Nivus.
- Russland
  Die hohe Abhängigkeit von den Öl- und Gaseinnahmen, die Volatilität der Währung und daraus resultierende Preisschwankungen bei Automobilen, die politische Krisensituation und die damit verbundenen Sanktionen durch die EU und die USA belasten weiterhin die Nachfrageentwicklung. Der Markt ist für den Volkswagen Konzern unverändert von strategischer Bedeutung und wird deshalb intensiv bearbeitet.
- Nahost
  In der Region belasten politische und wirtschaftliche Unsicherheiten die Pkw-Märkte. Trotz des instabilen Umfelds birgt die Region Nahost kurz- und langfristiges Wachstumspotenzial. Mit einem Fahrzeugangebot, das auf diesen Markt zugeschnitten ist, wollen wir unsere Chance nutzen, dort zu wachsen, ohne eigene Produktionsstätten zu betreiben.

Power Engineering

Weltwirtschaftliche Trends wie die Digitalisierung sowie das mit der Dekarbonisierung verbundene zunehmende Interesse an Technologien zur Reduktion von Emissionen werden sich voraussichtlich fortsetzen. Der global wachsende Energiebedarf erfordert Innovationskraft von der Industrie und wachsende Investitionsbereitschaft der Staaten im Hinblick auf die globale Klimapolitik.

Im Marinemarkt hat sich die Marktlage aufgrund der Covid-19-Pandemie verschärft. Es besteht das Risiko, dass Investitionen verschoben werden und die Projekttätigkeit merklich verlangsamt wird. Dabei sind einige Marktsegmente wie etwa die Kreuzfahrtindustrie aufgrund des Nachfrageeinbruchs nach touristischen Reisen oder aber der Offshore-Markt durch den nachhaltig niedrigen Ölpreis stärker betroffen als andere.

Im Turbomaschinenbereich besteht das Risiko, dass durch eine negative Entwicklung der Absatzmärkte oder einzelner Anwendungsbereiche geplante Projekte beziehungsweise Aufträge nicht im erwarteten Umfang oder erst später realisiert werden können.

Diesen Risiken begegnen wir mit einer stetigen Beobachtung der Märkte, einer Fokussierung auf die weniger stark betroffenen Marktsegmente, einer intensiven Zusammenarbeit mit allen Geschäftspartnern wie beispielsweise Kunden und Lizenznehmern und der Einführung neuer und verbesserter Technologien.

Wir arbeiten kontinuierlich daran, Marktchancen weltweit zu realisieren, beispielsweise durch die Positionierung als Lösungsanbieter für CO_2-reduzierte Antriebs- und Energieerzeugungs- sowie Speichertechnologien. Durch die Einführung neuer, digitaler Produkte und den Ausbau unseres Servicenetzes liegen darüber hinaus mittelfristig wesentliche Potenziale in der Intensivierung des After-Sales-Geschäfts. Die auch in Zukunft steigenden Anforderungen an die Betriebssicherheit, die Verfügbarkeit der bereits in Betrieb genommenen Anlagen, die Erhöhung der Umweltverträglichkeit und den effizienten Betrieb bilden in Kombination mit der großen Anzahl an Motoren und Anlagen die Basis für Wachstum. Digitale Servicelösungen, etwa zur Fernüberwachung von Anlagen, bieten auch unter Pandemiebedingungen Wachstumspotenziale.

Als Teil der Investitionsgüterindustrie unterliegt Power Engineering den Schwankungen des Investitionsklimas. Bereits kleine Änderungen der Wachstumsraten oder der Wachstumserwartungen, die beispielsweise aus geopolitischen Unsicherheiten oder volatilen Rohstoff- und Devisenmärkten resultieren, bergen das Risiko von signifikanten Nachfrageveränderungen oder Stornierungen bereits eingebuchter Aufträge.

Wir wirken den erheblichen konjunkturellen und außerordentlichen Risiken unter anderem durch flexible Produktionskonzepte und durch Kostenflexibilität mittels Leiharbeit, Arbeitszeitkonten und Kurzarbeit sowie mit notwendigen Strukturanpassungen entgegen.

Vertriebsrisiken

Für den Volkswagen Konzern besteht das Risiko, dass es – möglicherweise verstärkt durch Medienberichte oder unzureichende Kommunikation – zu Nachfragerückgängen kommen könnte, zum Beispiel infolge der Dieselthematik. Weitere mögliche Folgen sind geringere Margen im Neu- und Gebrauchtwagengeschäft sowie eine temporär höhere Mittelbindung im Working Capital. Vor allem für die Servicemaßnahmen, Rückrufe und kundenbezogenen Maßnahmen hat der Volkswagen Konzern aus der Dieselthematik Vorsorgen erfasst. Aufgrund bestehender Einschätzungsrisiken können sich insbesondere aus technischen Lösungen, Rückkaufverpflichtungen, kundenbezogenen Maßnahmen und möglichen behördlichen oder gesetzlichen Vorgaben zu Dieselfahrzeugen erhebliche weitere finanzielle Belastungen ergeben.

Die Mehrmarkenstrategie des Volkswagen Konzerns kann zur Schwächung einzelner Konzernmarken führen, wenn es Überlappungen der Kundensegmente oder des Produktportfolios gibt. Dieser Effekt kann durch die Gleichteilestrategie des Volkswagen Konzerns verstärkt werden, aufgrund derer die Unterschiede in der Produktsubstanz zwischen den Marken teils gering sind. In der Folge könnten sich Risiken aus einer internen Kannibalisierung zwischen den Konzernmarken, aus höheren Vermarktungskosten oder aus Repositionierungsaufwendungen ergeben. Mit der Schärfung der Markenidentitäten im Rahmen unseres strategischen Moduls Best Brand Equity arbeiten wir daran, diese Risiken zu minimieren.

Das Großkundengeschäft ist weiterhin von einer zunehmenden Konzentration und Internationalisierung geprägt; damit einher geht das Risiko, dass es bei Wegfall einzelner Großkunden zu verhältnismäßig hohen Volumenverlusten kommen kann. Über einen längeren Zeitraum betrachtet ist das Geschäft mit Großkunden stabiler als das mit privaten Kunden. Der Volkswagen Konzern ist mit seinem breiten Portfolio von Produkten und Antrieben und seiner zielgruppenorientierten Kundenbetreuung gut aufgestellt und wirkt einer Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden oder Märkte entgegen. Der konstant hohe Marktanteil in Europa zeigt, dass Großkunden dem Konzern weiterhin ihr Vertrauen schenken.

Neben realen Einflussgrößen, wie dem verfügbaren Einkommen, bestimmen auch nicht planbare, psychologische Faktoren das Nachfrageverhalten der Konsumenten. Aktuell ist die Covid-19-Pandemie zu nennen. Eine unerwartete Kaufzurückhaltung kann zum Beispiel aus Sorge der Haushalte über die zukünftige wirtschaftliche Situation entstehen. Das gilt vor allem in gesättigten Automobilmärkten wie Westeuropa. Hier kann die Nachfrage aufgrund einer verlängerten Haltedauer zurückgehen. Mit unserer attraktiven Modell-

palette und einer konsequenten Kundenorientierung treten wir dem Risiko der Kaufzurückhaltung entgegen.

Eine krisenbedingte Kaufzurückhaltung in einigen Märkten sowie teilweise angehobene Kraftfahrzeugsteuern, die – wie dies bereits in vielen europäischen Ländern der Fall ist – auf dem CO_2-Ausstoß basieren, können zu einer Verschiebung der Nachfrage zugunsten kleinerer Segmente und Motoren führen. Dem Risiko, dass eine solche Verschiebung die finanzielle Situation des Volkswagen Konzerns beeinträchtigt, begegnen wir, indem wir stetig neue verbrauchsgünstige Fahrzeuge und alternative Antriebe entwickeln. Unsere Antriebs- und Kraftstoffstrategie bildet die Grundlage dafür.

Durch staatliche Eingriffe wie Steuererhöhungen, die den privaten Konsum einschränken, Handelsbeschränkungen oder protektionistische Tendenzen ergeben sich Risiken für Automobilmärkte weltweit. Maßnahmen zur Verkaufsförderung können zu zeitlichen Verschiebungen der Nachfrage führen.

Nutzfahrzeuge sind Investitionsgüter: Bereits kleine Änderungen der Wachstumsraten oder der Wachstumserwartungen können den Transportbedarf und damit die Nachfrage signifikant beeinflussen. Das in der Folge entstehende Risiko aus Produktionsschwankungen erfordert von den Herstellern ein hohes Maß an Flexibilität. Die bereits sehr hohe Komplexität des Produktangebots im Pkw-Bereich ist bei Lkw und Bussen noch um ein Vielfaches höher, das Produktionsvolumen jedoch deutlich geringer. Schlüsselfaktoren für die Kunden im Nutzfahrzeuggeschäft sind die Gesamtbetriebskosten, die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs und der zur Verfügung stehende Service. Darüber hinaus sind die Kunden zunehmend an zusätzlichen Dienstleistungen wie Frachtoptimierung und Flottenauslastung interessiert, die wir beispielsweise über die Digitalmarke RIO im Nutzfahrzeugsegment anbieten.

Die Zweitakt-Motoren von Power Engineering werden ausschließlich von Lizenznehmern, insbesondere in Südkorea, China und Japan, gefertigt. Aufgrund der volatilen Nachfrage im Schiffsneubau bestehen Überkapazitäten im Markt für Schiffsmotoren, die zu Risiken aus rückläufigen Lizenzeinnahmen führen. Durch die Veränderungen im Wettbewerbsumfeld, insbesondere in China, ergibt sich zudem das Risiko, Marktanteile zu verlieren.

Sonstige Einflüsse

Über die in den einzelnen Risikokategorien beschriebenen Risiken hinaus existieren Einflüsse, die nicht vorhersehbar und deren Folgen nur schwer kontrollierbar sind. Sie könnten im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigen. Zu diesen Ereignissen zählen wir insbesondere Naturkatastrophen, Pandemien – wie aktuell die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 –, gewaltsame Auseinandersetzungen und Terroranschläge.

Es besteht das Risiko, dass sich die Covid-19-Pandemie verschärft, zum Beispiel auch durch Veränderungen des Virus. Von den Auswirkungen der Pandemie ist der Volkswagen Konzern in allen Bereichen betroffen: insbesondere der Vertrieb infolge des Absinkens der Kundennachfrage, die Produktion und die Lieferketten. Risiken ergeben sich vor allem aus einer anhaltend rückläufigen Nachfrage und einer steigenden Wettbewerbsintensität, die durch staatliche Konjunkturprogramme gemindert werden könnten. Herausforderungen sehen wir darüber hinaus vor allem in der Produktion im Hinblick auf stabile Lieferketten und den Schutz der Gesundheit unserer Belegschaft. Wir haben verstärkte Hygiene- und Schutzmaßnahmen installiert, um den Betrieb sicherzustellen.

Forschungs- und Entwicklungsrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP resultieren aus einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung.

Risiken aus Forschung und Entwicklung

Die Automobilbranche befindet sich in einem grundlegenden Transformationsprozess. Für weltweit agierende Konzerne wie Volkswagen ergeben sich daraus Risiken in den Feldern Kunde/Markt, technologischer Fortschritt und Gesetzgebung. Ein Risiko besteht in der Umsetzung der sich immer weiter verschärfenden Abgas- und Verbrauchsvorschriften unter Berücksichtigung neuer Prüfverfahren und Testzyklen (zum Beispiel Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure, WLTP) sowie in der Einhaltung von Zulassungsverfahren (Homologation), die sich zunehmend komplexer und zeitlich aufwendiger gestalten und national differenziert sein können.

Auf nationaler und internationaler Ebene bestehen eine Vielzahl von rechtlichen Vorgaben bezüglich der Verwendung, des Umgangs und der Lagerung von Stoffen und Gemischen (einschließlich Beschränkungen bezüglich Chemikalien, Schwermetallen, Bioziden, persistenten organischen Schadstoffen). Aufgrund dessen besteht das Risiko von Nichtkonformitäten bei Herstellung, Bezug und Inverkehrbringen von Erzeugnissen, zum Beispiel Automobile oder Ersatzteile.

Der wirtschaftliche Erfolg und die Wettbewerbsfähigkeit des Volkswagen Konzerns hängen davon ab, inwiefern es uns gelingt, unser Produkt- und Dienstleistungsportfolio zeitnah an die sich ändernden Rahmenbedingungen anzupassen. Aufgrund der Intensität des Wettbewerbs und der Geschwindigkeit der technologischen Entwicklung, beispielsweise im Bereich der Digitalisierung oder des automatisierten Fahrens, besteht das Risiko, dass relevante Trends nicht frühzeitig erkannt werden, um entsprechend zu reagieren.

Wir orientieren uns an physikalischen und anderen wissenschaftlichen Erkenntnissen. Darüber hinaus führen wir unter anderem Trendanalysen und Kundenbefragungen

durch und überprüfen die Relevanz der Ergebnisse für unsere Kunden. Dem Risiko, dass Module, Fahrzeuge oder Services – insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung – nicht im vorgesehenen Zeitrahmen, in der entsprechenden Qualität oder zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können, begegnen wir, indem wir kontinuierlich und systematisch den Fortschritt sämtlicher Projekte überprüfen; aktuell auch vor dem Hintergrund der Covid-19-Pandemie.

Das Risiko von Patentverletzungen reduzieren wir, indem wir intensiv die Schutzrechte Dritter analysieren, zunehmend auch im Hinblick auf Kommunikationstechnologien.

Die Ergebnisse aller Analysen gleichen wir regelmäßig mit den Zielvorgaben des jeweiligen Projekts ab; bei Abweichungen leiten wir rechtzeitig geeignete Gegenmaßnahmen ein. Eine übergreifende Projektorganisation unterstützt die Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche. So soll sichergestellt werden, dass spezifische Anforderungen zeitnah in den Entwicklungsprozess eingebracht werden und dass die Umsetzung dieser Anforderungen rechtzeitig eingeplant wird.

Risiken und Chancen aus der Baukastenstrategie

Unsere Baukästen erweitern wir kontinuierlich und orientieren uns dabei an künftigen Kundenanforderungen, gesetzlichen Regelungen und Infrastrukturanforderungen.

Mit höheren Volumina steigt jedoch das Risiko, dass Störungen in der Lieferkette – zum Beispiel pandemiebedingt – oder Qualitätsprobleme eine zunehmende Zahl von Fahrzeugen betreffen.

Mit dem Modularen Querbaukasten (MQB) ist eine hochflexible Fahrzeugarchitektur entstanden, bei der konzeptbestimmende Abmessungen wie Radstand, Spurbreite, Rädergröße und Sitzposition konzernweit abgestimmt sind und variabel zum Einsatz kommen. Andere Abmessungen, zum Beispiel der Abstand der Pedale zur vorderen Radmitte, sind immer gleich, sodass eine einheitliche Systematik des Vorderwagens gewährleistet ist. Aufgrund der Synergieeffekte, die sich daraus ergeben, sind wir in der Lage, sowohl die Entwicklungskosten als auch den erforderlichen Einmalaufwand und die Fertigungszeiten zu reduzieren. Darüber hinaus können wir dank der Baukästen in einem Werk auf denselben Anlagen verschiedene Modelle verschiedener Marken in unterschiedlicher Stückzahl produzieren. Das bedeutet, dass wir unsere Kapazitäten im ganzen Konzern flexibler nutzen und dadurch Effizienzvorteile erzielen können.

Dieses Prinzip der Vereinheitlichung bei größtmöglicher Flexibilität haben wir auch auf unsere Modularen E-Antriebs-Baukästen MEB und PPE (Premium Plattform Elektrik) übertragen, die konzeptionell auf den reinen Elektroantrieb ausgelegt sind. Die Synergieeffekte und Effizienzvorteile der Baukastenstrategie eröffnen uns die Chance, mit dem Einsatz der ersten Fahrzeuge auf Basis des MEB und PPE die Elektromobilität weltweit in Großserie zu bringen.

Operative Risiken und Chancen

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP liegen insbesondere im Bereich der Cyber-Sicherheit und neuer regulatorischer Vorgaben in der IT, in Qualitätsproblemen sowie in volatilen Beschaffungsmärkten.

Risiken aus besonderen Ereignissen im Beschaffungs- und Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns

Besondere Ereignisse außerhalb unserer Kontrolle wie Naturkatastrophen, Pandemien – derzeit die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 – oder andere Ereignisse, zum Beispiel Brand, Explosion oder der Austritt von gesundheits-/umweltschädlichen Substanzen, können zu Versorgungsrisiken in der Beschaffung führen und die Produktion stark beeinträchtigen. In der Folge kann es zu Engpässen oder sogar Ausfällen in der Produktion und damit zu einer Abweichung gegenüber der geplanten Produktionsmenge kommen.

Versorgungsrisiken werden in der Beschaffung durch Frühwarnsysteme identifiziert und mittels abgeleiteter Maßnahmen reduziert, um die Belieferung sicherzustellen und künftig Produktionsstillstände aufgrund von Lieferstopps zu vermeiden. Derartigen Risiken wirken wir zudem unter anderem mit Hygienekonzepten, Brandschutzmaßnahmen und Gefahrgutmanagement entgegen und decken sie – wenn ökonomisch sinnvoll – durch einen Versicherungsschutz ab.

Aufgrund der Ungewissheit hinsichtlich der weiteren Entwicklung der Covid-19-Pandemie besteht das Risiko, dass drohende Versorgungsabrisse nicht frühzeitig erkannt und Gegenmaßnahmen nicht rechtzeitig eingeleitet werden können, um die Produktion aufrechtzuerhalten. Gegenmaßnahmen zur Stabilisierung der weltweiten Produktion sind beispielsweise das Beobachten des Infektionsgeschehens sowie der Maßnahmen zur Eindämmung, die Analyse von Auswirkungen auf Lieferanten sowie Liefer- und Transportketten, die Suche nach Alternativen bei Ausfall von Lieferanten und die Organisation von Sonderprozessen. Fahrzeugprogramme und Produktionsfahrweisen können dynamisch angepasst werden. Hygienemaßnahmen, zum Beispiel durch physische Distanzierung, Mund-Nasen-Schutzmasken, Reinigung und Desinfektion sowie das Umgestalten der Schichtmodelle und Pausentaktungen, um mögliche Infektionsketten an wesentlichen Kontaktpunkten zwischen den handelnden Personen im Netzwerk zu unterbinden, haben wir im Rahmen der Safe-Production-Initiative definiert und passen wir bei Bedarf an.

Risiken und Chancen aus der Beschaffung und der Komponente

Bei Konzentration auf wenige finanzstarke Lieferanten ergibt sich das Risiko eines unzureichenden Wettbewerbs. Aktuelle Trends in der Automobilindustrie, wie Elektromobilität und automatisiertes Fahren, führen zu einem steigenden Finan-

zierungsbedarf bei Lieferanten und stellen diese vor große Herausforderungen. Das Risikomanagement der Beschaffung des Volkswagen Konzerns bewertet die Lieferanten, bevor sie mit der Realisierung von Projekten betraut werden, und berücksichtigt dieses im Vergabeprozess.

Es besteht das Risiko von Versorgungsengpässen und Lieferausfällen, wie aktuell bei der Versorgung mit Halbleiterkomponenten. Hier führte die schnelle Erholung der Nachfrage ab dem vierten Quartal 2020, nach den pandemiebedingt reduzierten Produktions- und Absatzvolumina im ersten Halbjahr 2020, sowie die knappen Marktkapazitäten der Halbleiterindustrie in Verbindung mit einer hohen Nachfrage der Consumer-, IT- und Telekommunikationsbranche zu Versorgungsengpässen. Durch kurzfristige Maßnahmen sowie intensiviertem Relationship-Management und Monitoring über die gesamte Lieferkette hinweg wollen wir die Versorgung unserer Produktion sicherstellen.

Eine sich abschwächende weltwirtschaftliche Entwicklung, verstärkt durch Handelsstreitigkeiten und insbesondere die Folgen der Covid-19-Pandemie, belastet die finanzielle Situation vieler Lieferanten. In der Folge resultieren auch hieraus Risiken aus Versorgungsengpässen und Lieferausfällen.

Durch staatliche Hilfsmaßnahmen wurden Lieferanten, die aufgrund der Pandemie in finanzielle Schwierigkeiten gekommen wären, stabilisiert. In Deutschland beispielsweise hat neben den neuen Regelungen zum Kurzarbeitergeld und den Absicherungen für Kredite auch die Aussetzung der Insolvenzantragspflicht Insolvenzen verhindert. Trotz der staatlichen Hilfsmaßnahmen ist die Zahl der Krisen und Insolvenzen von Lieferanten weltweit im Jahr 2020 deutlich gestiegen. Spezialisten für Restrukturierung und Versorgungssicherung in der Beschaffung beobachten kontinuierlich und weltweit die finanzielle Lage unserer Lieferanten und ergreifen gezielt Maßnahmen, um dem Risiko möglicher Lieferstörungen entgegenzuwirken.

Risiken im Bereich Batteriezellfertigung ergeben sich insbesondere aus dem steigenden Bedarf an Batteriezellen und der damit verbundenen Abhängigkeit von Lieferanten, aus Technologieänderungen sowie aus der Lebensdauer der Batteriezellen. Um diesen Risiken entgegenzusteuern, sichert sich der Konzern durch mehrere strategische Lieferantenbeziehungen ab, um seine Batterieversorgung in allen Regionen gewährleisten zu können.

Der Ressourcenbedarf und mögliche Spekulationen am Markt sowie aktuelle Trends in der Automobilindustrie, wie der zunehmende Anteil elektrifizierter Fahrzeuge, können Auswirkungen auf die Verfügbarkeit und die Preise von bestimmten Rohstoffen haben. Die Rohstoff- und Nachfrageentwicklung wird kontinuierlich analysiert und fachbereichsübergreifend bewertet, um bei möglichen Engpässen frühzeitig Maßnahmen einleiten zu können.

Qualitätsprobleme können technische Eingriffe erfordern, die eine erhebliche finanzielle Belastung mit sich bringen können, sofern eine Weiterbelastung an den Lieferanten nicht oder nur eingeschränkt umsetzbar ist. Insbesondere in den Märkten USA, Brasilien, Russland, Indien und China, für die wir eigene Fahrzeuge entwickeln und in denen sich lokale Fertigungen und Zulieferer etabliert haben, ist die Absicherung der Qualität von elementarer Bedeutung, zumal regulatorische oder behördliche Einflüsse schwer abschätzbar sein können. Wir analysieren kontinuierlich die spezifischen Gegebenheiten der Märkte und passen die Qualitätsanforderungen individuell an. Den identifizierten lokalen Risiken begegnen wir, indem wir kontinuierlich Maßnahmen entwickeln und vor Ort umsetzen. Auf diese Weise wirken wir der Entstehung von Qualitätsmängeln in der Lieferkette entgegen.

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

Risiken aus Kartellverstößen der Zulieferer werden in der Beschaffung durch Spezialisten systematisch untersucht und gegebenenfalls entstandene Schäden geltend gemacht.

Produktionsrisiken

Volatile Entwicklungen auf den weltweiten Automobilmärkten, Unfälle bei Lieferanten und Störungen in der Lieferkette können Stückzahlschwankungen bei Fahrzeugmodellen und in Werken verursachen. Marktspezifisch verzeichnen wir einen Trend weg von Bestellungen konventioneller Fahrzeuge mit Verbrennungsmotoren hin zu vermehrten Auftragseingängen elektrifizierter Fahrzeuge. Mögliche Risiken hinsichtlich typmixbedingter Schwankungen begegnen wir mit etablierten Instrumenten, zum Beispiel flexiblen Arbeitszeitmodellen. Das internationale Produktionsnetzwerk ermöglicht es uns, an den Standorten flexibel zu reagieren. Sogenannte Drehscheibenkonzepte passen die Auslastung zwischen Fertigungsstätten an. Volatilitäten können an Mehrmarkenstandorten auch markenübergreifend ausgeglichen werden.

Kurzfristige Veränderungen der Kundennachfrage nach spezifischen Ausstattungsmerkmalen unserer Produkte sowie die abnehmende Prognostizierbarkeit der Nachfrage können zu Lieferengpässen führen. Dieses Risiko minimieren wir unter anderem, indem wir unseren verfügbaren Ressourcen kontinuierlich zukünftige Nachfrageszenarien gegenüberstellen. Deuten sich Materialengpässe an, können wir mit genügend zeitlichem Vorlauf gegensteuernde Maßnahmen einleiten.

Die Produktionskapazitäten werden auf Basis einer langfristigen Absatzplanung für alle Fahrzeugprojekte mehrere Jahre im Voraus ausgeplant. Diese sind mit Risiken behaftet, da sie der Marktdynamik und der Nachfrageentwicklung unterliegen. Bei zu optimistischen Prognosen besteht das Risiko, Kapazitäten nicht auslasten zu können. Zu pessimistische Prognosen hingegen bergen das Risiko von Unterkapazitäten, in deren Folge die Kundennachfrage gegebenenfalls

nicht gedeckt werden kann. Bei kurzfristigen Nachfrageschwankungen über der installierten technischen Kapazität könnte es dazu kommen, dass Volkswagen oder seine Zulieferer nicht in der Lage sein werden, die Nachfrage oberhalb der technischen Flexibilität hinaus zu decken. Derartigen Risiken wirken wir durch kurzzyklische Bedarfs- und Kapazitätsabgleiche entgegen und sprechen, wo notwendig, Einplanungsvorgaben aus.

Die Vielfalt unserer Modelle wächst, insbesondere im Zuge der gegenwärtigen Elektrooffensive. Die wachsende Modellvielfalt und die Verkürzung von Produktlebenszyklen führen zu einer steigenden Anzahl von Fahrzeuganläufen weltweit an unseren Standorten. Die dabei eingesetzten Prozesse und die technischen Systeme sind komplex, sodass das Risiko eines verzögerten Fahrzeuganlaufs besteht. Dem begegnen wir, indem wir auf Basis der Erfahrungen vorangegangener Anläufe und frühzeitiger Identifikation von Schwachstellen den Anlauf unserer Fahrzeuge konzernweit in Stückzahl und Qualität bestmöglich absichern.

Um Risiken wie Betriebsstörungen an Anlagen, Stillstandszeiten, Ausbringungsverluste sowie Ausschuss und Nacharbeit grundsätzlich zu vermeiden, wenden wir in der Produktion die Methode TPM (Total Productive Maintenance) an. TPM ist ein kontinuierlicher Prozess, an dem alle Mitarbeiter beteiligt sind: Die technischen Einrichtungen werden fortwährend instand gehalten, sodass sie stets einsatzbereit sind und ihre zuverlässige Leistung gewährleistet ist.

Gesetzliche Veränderungen, zum Beispiel im Rahmen der Umstellung auf das Testverfahren WLTP, können Auswirkungen auf die Produktion haben. Zum einen führt eine vorübergehend eingeschränkte Angebotsvielfalt dazu, dass sich die Bedarfe auf die verfügbaren Varianten fokussieren. Zum anderen kann es durch nicht freigegebene Modellvarianten zu Produktionslücken kommen. Diese Schwankungen erfordern Maßnahmen zur Stabilisierung der Produktion, beispielsweise das temporäre Zwischenlagern von Fahrzeugen bis zur behördlichen Freigabe.

Risiken aus langfristiger Fertigung

Bei der Abwicklung von Großprojekten im Bereich Power Engineering können Risiken auftreten, die oft erst im Laufe des Projekts erkannt werden. Sie können sich insbesondere aus Mängeln in der Vertragsgestaltung, ungenauen oder unvollständigen Informationen mit Relevanz für die Auftragskalkulation, veränderten wirtschaftlichen und technischen Bedingungen nach Vertragsabschluss, Schwächen in der Projektsteuerung, Qualitätsmängeln und unbemerkten Produktfehlern in der Produktentstehung oder unzureichenden Leistungen der Sublieferanten ergeben. Vor allem Versäumnisse zu Beginn eines Projekts, Überschreitungen der Entwicklungskosten oder -zeit sowie Gesetzesänderungen lassen sich in der Regel nur schwer korrigieren beziehungsweise aufholen und sind oft mit erheblichem Mehraufwand verbunden.

Wir versuchen, diese Risiken frühzeitig zu erkennen und bereits im Vorfeld durch entsprechende Maßnahmen auszuschließen beziehungsweise zu minimieren: durch stetiges Optimieren des Projektcontrollings über alle Projektphasen hinweg, einen Lessons-Learned-Prozess und regelmäßige Projekt-Reviews. Dadurch können wir die Risiken insbesondere in der Angebots- und Planungsphase anstehender Großprojekte reduzieren.

Qualitätsrisiken

Schon bei der Entwicklung unserer Produkte streben wir an, Qualitätsprobleme frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen, um einer Verzögerung des Produktionsstarts vorzubeugen. Da wir im Rahmen der modularen Baukastenstrategie immer mehr Modulteile einsetzen, ist es besonders wichtig, bei auftretenden Störungen die Ursachen schnell zu identifizieren und Fehler zu beheben. Die Nicht-Konformität intern oder extern bezogener Bauteile oder Komponenten kann zu zeit- und kostenintensiven Maßnahmen sowie zu Rückrufen und in der Folge zu Imageschäden führen. Zudem können die dadurch verursachten finanziellen Auswirkungen die Rückstellungen übersteigen. Um die Erwartungen unserer Kunden zu erfüllen und die Garantie- und Kulanzkosten zu minimieren, optimieren wir kontinuierlich die Prozesse unserer Marken, mit denen wir diese Störungen verhindern können. Bei nicht funktionierendem Qualitätsmanagement besteht das Risiko, das ISO 9001- und KBA-Zertifikat zu verlieren. Dies würde unmittelbar zum Verlust der Typgenehmigung bei einer oder mehreren Behörden führen. Diesem Risiko beugen wir vor, indem wir die Systemauditoren des Konzerns kontinuierlich qualifizieren und unser Qualitätsmanagementsystem und unsere Prozessqualität internen Audits unterziehen.

Die Konformität von Serienprodukten (Conformity of Production – CoP) in den fahrzeugbauenden Werken überprüfen wir zudem im Rahmen von Systemaudits mit CoP-Anteil. Festgestellte Abweichungen bei Messungen in der Serienprüfung (CoP-Messungen) und in der Feldüberwachung (In Service Conformity – ISC-Messungen) bergen weitere Risiken. Wir haben ein wirksames System etabliert, um die Übereinstimmung der CoP- und ISC-Messungen von produzierten Fahrzeugen zu überwachen. Um eine systematische Auswertbarkeit der Ergebnisse aus den CoP- und den ISC-Messungen zu gewährleisten, haben wir konzernweit ein IT-System als Basis für das Berichtswesen definiert und in der Organisation implementiert, in dem die Statusberichterstattung und Ergebnisdokumentation der Messreihen erfolgt.

Die Kriterien für die Zulassung und den Betrieb von Fahrzeugen werden durch nationale und teilweise internationale Behörden festgelegt und überwacht. Zusätzlich gelten in einigen Ländern besondere, zum Teil neue Regeln zum Schutz der Kunden gegenüber Fahrzeugherstellern. Wir haben etablierte Qualitätsprozesse, damit die Marken des Volkswagen Konzerns und ihre Produkte alle jeweils geltenden Anforderungen erfüllen und die lokalen Behörden fristgerecht über

alle berichtspflichtigen Sachverhalte informiert werden. Wir reduzieren so das Risiko von Kundenbeschwerden oder anderen negativen Konsequenzen.

Mit der zunehmenden technischen Komplexität und dem Einsatz der Baukastensysteme im Konzern steigt der Bedarf an hochwertigen und qualitativ einwandfreien Zulieferteilen und Software. Dem Aspekt der Cyber Security kommt dabei eine immer stärker steigende Bedeutung zu. Um das Risiko von Cyber-Attacken auf unsere Fahrzeuge künftig besser steuern und überwachen zu können, etablieren wir in allen Konzernmarken ein Automotive Cyber-Security-Managementsystem und integrieren es in das bestehende Qualitätsmanagementsystem. So wollen wir die ab 2021 geltenden gesetzlichen Anforderungen aus der UNECE-Regulierung erfüllen.

Zur Reduzierung von Produktsicherheitsrisiken wurde der Ausschuss Produktsicherheit (APS) etabliert. Bei auftretenden Sicherheitsmängeln, Zweifeln an der Erfüllung gesetzlicher Vorschriften oder Themen mit Bezug auf das Marken- oder Unternehmensimage beurteilt der APS den Sachverhalt und entscheidet über entsprechende Maßnahmen. In diesem Zusammenhang ist der APS auch für die Steuerung entsprechender Behördenanfragen zuständig. Das geschäftsbereichsübergreifende Car Security Board (CSB) unterstützt in Bezug auf Cyber-Security-Themen. Des Weiteren haben wir zentrale Einheiten geschaffen und in der Organisation etabliert, die die Erfassung und Steuerung von eingehenden Meldungen zu APS- und CSB-relevanten Themen verantworten. Außerdem werden sämtliche erfasste Eingangsmeldungen von APS-relevanten Themen aus dem Sammelpostfach des APS in eine zentrale Datenbank übertragen. Risiken können sich in diesem Zusammenhang aus verspäteten, ausbleibenden oder fehlerbehafteten Vorabklärungen beziehungsweise Meldungen und deren Verfolgung sowie aus verspäteten, ausbleibenden oder fehlerbehafteten Entscheidungen und Maßnahmen des APS oder des CSB ergeben.

IT-Risiken

Bei Volkswagen als global agierendem und auf Wachstum ausgerichtetem Unternehmen kommt der konzernweit in allen Geschäftsbereichen eingesetzten Informationstechnologie (IT) eine stetig wachsende Bedeutung zu. Risiken bestehen hier im Hinblick auf die drei Schutzziele Vertraulichkeit, Integrität sowie Verfügbarkeit, und sie umfassen insbesondere den unbefugten Zugriff, die Modifikation und den Abzug sensibler elektronischer Unternehmens- oder Kundendaten sowie die mangelnde Verfügbarkeit der Systeme als Folge von Störungen und Katastrophen. Der integre Umgang mit Daten ist ein wesentliches Element für die Korrektheit und Unversehrtheit von Daten sowie die fehlerfreie Funktionsweise von Systemen.

Es besteht das Risiko von Cyber-Angriffen, insbesondere auf unsere digitalen Services rund um unsere Mobilitätsdienstleistungen. Der hohe Anspruch an die Qualität unserer Produkte gilt auch für den Umgang mit den Daten unserer Kunden und Mitarbeiter. Durch gesetzliche Vorgaben unter anderem aus der UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) Cyber-Sicherheitsregulierung (R155) ergeben sich Anforderungen an unsere Fahrzeug- sowie Softwareentwicklungen, die ebenfalls große Auswirkungen auf die IT-Systeme haben. Hierzu arbeiten wir fachbereichsübergreifend zusammen, um unsere vernetzten Fahrzeuge sowie die Mobilitätsdienste zu schützen. Dabei orientieren wir uns an den Werten Datensicherheit, Transparenz und informationelle Selbstbestimmung.

Dem Risiko eines unbefugten Zugriffs, der Modifikation und des Abzugs von Unternehmens- und Kundendaten begegnen wir mit dem Einsatz von IT-Sicherheitstechnologien, zum Beispiel Firewall- und Intrusion-Prevention-Systemen, sowie der mehrfachen Absicherung der Zugriffe. Zusätzlich wird die Sicherheit durch die restriktive Vergabe von Zugriffsberechtigungen auf Systeme und Informationen sowie durch das Vorhalten von Backup-Versionen der kritischen Datenbestände erhöht. Mit einer redundanten Auslegung unserer IT-Infrastrukturen reduzieren wir Risiken, die im Störungs- oder Katastrophenfall eintreten können.

Wir setzen im Rahmen unternehmensweit gültiger Standards marktübliche Technologien zur Absicherung unserer IT-Landschaft ein. Um ihre Zukunftsfähigkeit zu sichern, standardisieren und erneuern wir sie kontinuierlich. Die fortlaufende Steigerung der Automatisierung erhöht die Prozesssicherheit und Qualität der Verarbeitung.

Die Weiterentwicklung und der konzernweite Einsatz der IT-Governance-Prozesse, insbesondere die weitere Vereinheitlichung des IT-Risikomanagement-Prozesses, tragen zusätzlich dazu bei, Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und Risiken effektiv zu reduzieren oder zu vermeiden.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die kontinuierliche Weiterentwicklung der konzernweiten Sicherheitsmaßnahmen mit modernen Technologien und Maßnahmen, wie zum Beispiel der fortwährende Ausbau des IT-Sicherheitsleitstands zur frühzeitigen Erkennung und Abwehr auftretender Cyber-Attacken.

Volkswagen ergänzt die technischen Maßnahmen durch konsequente Sensibilisierung und Schulung der Mitarbeiter.

Risiken aus medialer Wirkung

Das Image des Volkswagen Konzerns und seiner Marken gehört zu den wichtigsten Gütern und ist die Grundlage für langfristigen wirtschaftlichen Erfolg. Unsere Haltung sowie unsere strategische Ausrichtung in Bezug auf Themen wie Integrität, Ethik und Nachhaltigkeit steht im Fokus der Öffentlichkeit. Als eines der Grundprinzipien unseres unternehmerischen Handelns achten wir daher besonders darauf, dass gesetzliche Regelungen und ethische Grundsätze eingehalten werden. Wir sind uns aber bewusst, dass Verfehlungen oder kriminelle Handlungen Einzelner und daraus resultierende Reputationsschäden niemals vollständig verhindert werden können. Zudem können mediale Reaktionen negativ

auf das Image des Volkswagen Konzerns und seiner Marken wirken. Diese Wirkung könnte durch eine unzureichende Krisenkommunikation noch verstärkt werden.

Risiken aus Umwelt und Soziales

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP ergeben sich aus der Nichterreichung CO_2-bezogener Vorgaben.

Personalrisiken

Konjunkturellen Risiken sowie Veränderungen der Markt- und Wettbewerbslage begegnen wir mit einer Reihe von Instrumenten, die es dem Volkswagen Konzern ermöglichen, bei schwankender Auftragslage hinsichtlich des Personaleinsatzes flexibel zu reagieren – bei Auftragsrückgängen ebenso wie bei verstärkter Nachfrage nach unseren Produkten. Hierzu zählen Zeitkonten, die durch Mehrarbeit befüllt und durch Freizeitentnahmen verringert werden. So können unsere Fabriken ihre Kapazität über Sonderschichten, Schließtage und flexible Schichtmodelle an das Produktionsvolumen anpassen. Auch der Einsatz von Zeitarbeit ist ein Flexibilisierungsinstrument. Alle Instrumente tragen dazu bei, dass der Volkswagen Konzern auch bei wechselnder Auftragslage die Stammbeschäftigung in der Regel stabil halten kann.

Die fachliche Kompetenz und die individuelle Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter sind unabdingbare Voraussetzungen für den Erfolg des Volkswagen Konzerns. Dem Risiko, erforderliche Kompetenzen in den verschiedenen Berufsfamilien des Unternehmens nicht ausbauen zu können, begegnen wir mit unserer strategisch ausgerichteten und ganzheitlich angelegten Personalentwicklung, die allen Mitarbeitern attraktive Weiterbildungs- und Entwicklungschancen eröffnet. Durch die Intensivierung von Qualifizierungsprogrammen, vor allem an den internationalen Standorten, sind wir in der Lage, den Herausforderungen des technologischen Wandels angemessen zu begegnen.

Um dem möglichen Risiko einer Unterdeckung von qualifiziertem Fachpersonal – insbesondere in den Bereichen Digitalisierung und IT – entgegenzuwirken, bauen wir kontinuierlich unsere Rekrutierungsinstrumente aus. Beispielsweise ermöglicht unser systematisches Talent Relationship Management, frühzeitig mit talentierten Kandidaten aus strategisch relevanten Zielgruppen in Kontakt zu treten und eine langfristige Bindung zwischen ihnen und dem Konzern aufzubauen. Zusätzlich zur dualen Berufsausbildung sorgen wir mit Programmen wie dem Studium im Praxisverbund oder der Fakultät 73 dafür, dass hoch qualifizierte und motivierte Mitarbeiter nachrücken. Durch eine systematische Stärkung unserer Arbeitgeberattraktivität gewinnen wir Talente in den zukunftsrelevanten Bereichen, wie beispielsweise Elektrotechnik, Chemie oder Informatik für uns. Mit Instrumenten wie diesen wollen wir sicherstellen, dass wir unseren Bedarf an qualifizierten neuen Mitarbeitern auch in Zeiten eines Fachkräftemangels decken können.

Den Risiken, die mit Fluktuation und Know-how-Verlust aufgrund altersbedingter Abgänge verbunden sind, begegnen wir auch durch eine intensive und fachbereichsspezifische Nachfolgeplanung und Qualifizierung. Zudem haben wir den konzerninternen Senior-Experten-Einsatz aufgebaut. Mit diesem Instrument nutzen wir das wertvolle Erfahrungswissen unserer altersbedingt ausgeschiedenen Mitarbeiter.

Die fortschreitende Digitalisierung unserer Personalprozesse birgt Risiken aus der Verarbeitung personenbezogener Daten. Volkswagen ist sich seiner Verantwortung bei der Verarbeitung dieser Daten bewusst. Diesen Risiken begegnen wir im Rahmen unseres Datenschutzmanagementsystems mit umfassenden Maßnahmen.

Eine Herausforderung besteht im Spannungsverhältnis zwischen Informationsanforderungen im Kontext verschiedener US-Vereinbarungen, die im Zusammenhang mit der Dieselthematik geschlossen wurden, auf der einen und nationalen beziehungsweise internationalen datenschutzrechtlichen Vorgaben auf der anderen Seite. Dies insbesondere vor dem Hintergrund bestehender Wertungs- und Auslegungsspielräume dieser Vorschriften. Um Rechtsverstöße trotz der teils unklaren Rechtslage bestmöglich auszuschließen, wird Volkswagen von externen Kanzleien zu diesen Fragestellungen beraten.

Die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 hat im Geschäftsjahr 2020 negativen Einfluss auf den Geschäftsverlauf genommen. Das Risiko von hohen Infektionszahlen in der Belegschaft mit der Folge von Prozessstörungen im indirekten und direkten Bereich, zum Beispiel Fertigungsausfällen, besteht auch für gegebenenfalls zukünftig auftretende Infektionskrankheiten. Im Falle zukünftiger Verbreitungen werden für die kritischen Prozesse im Sinne des betrieblichen Kontinuitätsmanagements (Business Continuity Management) Notfallpläne zur Begegnung dieses Risikos auf Basis der Erfahrungen aus dem abgelaufenen Geschäftsjahr erarbeitet und in den Risikomanagementsystemen erfasst.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

Die spezifischen Emissionszielvorgaben für alle neuen Pkw- und leichten Nutzfahrzeugflotten von Marken und Konzernen sind in der EU für die Jahre 2020 und folgende in der EU-Verordnung Nr. 2019/631 festgelegt. Diese Verordnung ist ein wesentlicher Bestandteil der europäischen Klimaschutzpolitik und bildet damit den entscheidenden ordnungspolitischen Rahmen für die Gestaltung und Vermarktung von Produkten aller auf dem europäischen Markt verkaufenden Fahrzeughersteller.

Die am 17. April 2019 von der EU verabschiedete und am 25. April 2019 veröffentlichte Regulierung sieht vor, dass die durchschnittliche europäische Pkw-Flottenemission ab dem Jahr 2021 nur noch 95 g CO_2/km betragen darf; im Jahr 2020

betraf diese Vorgabe bereits 95 % der Flotte. Bis einschließlich 2020 erfolgte die Erfüllung der europäischen Flottengesetzgebung auf Basis des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), ab 2021 wird der NEFZ-Zielwert durch einen vom Gesetzgeber festgelegten Prozess in einen WLTP-Zielwert überführt, wobei durch die Zielwertüberführung keine zusätzliche Anspannung des Zielwertes entstehen soll. Bei den leichten Nutzfahrzeugen ist das Vorgehen ähnlich, wobei diese in 2020 einen Zielwert von 147 g CO_2/km mit der gesamten Flotte erfüllen mussten.

Eine Zielverschärfung erfolgt ab 2025: Demnach wird für die europäischen Pkw-Neufahrzeugflotten eine Reduktion von 15 % ab 2025 sowie 37,5 % ab 2030 festgelegt und für die Neufahrzeugflotten leichter Nutzfahrzeuge von 15 % ab 2025 sowie 31 % ab 2030. Ausgangsbasis ist jeweils der Flottenwert im Jahr 2021. Diese Ziele können nur durch einen hohen Anteil von Elektrofahrzeugen in der Flotte erreicht werden.

Bei Nichterfüllung des jeweiligen Flottenziels wird eine Emissionsüberschreitungsabgabe in Höhe von 95 € je überschrittenem Gramm CO_2 pro neu zugelassenem Fahrzeug fällig.

Parallel werden Flottenverbrauchsregulierungen auch außerhalb der EU27 (zuzüglich Norwegen, Island) weiterentwickelt oder neu eingeführt, beispielsweise in Brasilien, China, Großbritannien, Indien, Japan, Kanada, Mexiko, Saudi-Arabien, der Schweiz, Südkorea, Taiwan und den USA. In Brasilien gibt es im Rahmen eines freiwilligen Programms zur Gewährung eines Steuervorteils ein Flotteneffizienzziel. Um dort einen 30-prozentigen Steuervorteil zu erhalten, müssen Fahrzeughersteller unter anderem eine bestimmte Flotteneffizienz erreichen. In China wird die Verbrauchsregulierung, die von 2016 bis 2020 ein durchschnittliches Flottenziel von 5,0 l/100 km (NEFZ) vorsah, für den Zeitraum 2021 bis 2025 mit einem Ziel von 4,6 l/100 km (WLTP) weitergeführt. Zusätzlich zu dieser Gesetzgebung zum Flottenverbrauch gilt in China eine sogenannte New-Energy-Vehicle-Quote, die jedem Hersteller steigende Anteile von elektrifizierten Fahrzeugen, die mit unterschiedlicher Gewichtung einfließen, an seinen Verkäufen vorschreibt. In 2020 lag die Quote bei 12 % und musste über batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride oder Brennstoffzellenfahrzeuge erfüllt werden. Bis 2023 steigt die Mindestquote jährlich um zwei Prozentpunkte. Für die Zeit nach 2023 sind die Ziele noch nicht definiert. In den USA definiert die Greenhouse-Gas-Gesetzgebung seit 2012 die jährlich zu erfüllenden CO_2-Flottenziele. Im Geschäftsjahr 2020 fiel die Entscheidung, die Flottenziele ab 2022 deutlich zu entspannen. Der Volkswagen Konzern hat sich zur Beteiligung am Framework der kalifornischen Umweltbehörde California Air Resources Board (CARB) entschieden. Dies beinhaltet die freiwillige Erfüllung alternativer, im Vergleich zu den nationalen Standards ambitionierterer Flottenziele der CARB. Die Ausgestaltung der Flottenziele durch die neue Administration ist offen.

Infolge der zunehmenden flottenbasierten CO_2- beziehungsweise Verbrauchsregulierungen ist es notwendig, auf allen wichtigen Märkten weltweit die neuesten Mobilitätstechnologien einzusetzen. Zugleich werden elektrifizierte und auch rein elektrische Antriebsformen zunehmend Verbreitung finden. Der Volkswagen Konzern führt mit seinen Marken eine eng abgestimmte Technologie- und Produktplanung durch, um Zielverfehlungen bei den Flottenwerten zu vermeiden, da diese mit erheblichen Zahlungsverpflichtungen verbunden wären. Entscheidend für die Erreichung der Flottenziele ist die technologische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Konzerns, die sich unter anderem in unserer Antriebs- und Kraftstoffstrategie widerspiegelt. Volkswagen sieht dabei die Dieseltechnologie nach wie vor als wichtigen Baustein zur Erfüllung der CO_2-Ziele.

Neben technischen und Portfoliomaßnahmen zur Elektrifizierung sind auch die in der jeweiligen Gesetzgebung festgelegten Mechanismen wie Bildung von Emissionsgemeinschaften in Europa oder Credit-Handel in den USA und China möglich. Weitere im Gesetz festgelegte Flexibilitäten zur Unterstützung der Zielerreichung sind zum Beispiel je nach Region:

- Entlastungsmöglichkeiten für zusätzliche innovative Technologien im Fahrzeug, die außerhalb des Testzyklus wirken (Ökoinnovationen/Off-Cycle Credits),
- Mehrfachanrechnung für besonders effiziente Fahrzeuge (Super Credits).
- Sonderregelungen für Kleinserien- und Nischenhersteller.

In der EU wird seit September 2018 für alle Neufahrzeuge mit WLTP ein zeitlich aufwendigeres Testverfahren angewendet. Weitere Herausforderungen ergeben sich durch Verschärfungen der Verfahren und Vorschriften zum WLTP, beispielsweise aus den Prüfkriterien und aus der Homologation (Erlangung der Fahrzeugtypgenehmigungen).

Zu den wichtigen europäischen Verordnungen gehört auch die Regulierung zu den Real Driving Emissions (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Seit September 2017 gelten für neue Fahrzeugtypen EU-weit neue einheitliche Grenzwerte für Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen im realen Straßenverkehr. Dadurch unterscheidet sich RDE im Testverfahren grundlegend von der weiterhin geltenden Euro-6-Norm, bei der die Grenzwerte auf dem Rollenprüfstand verbindlich sind. Die RDE-Regulierung soll vor allem die Luftqualität in urbanen und verkehrsnahen Räumen verbessern. Sie führt zu erhöhten Anforderungen an die Abgasnachbehandlung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Herausforderungen ergeben sich durch Verschärfungen der Verfahren und Vorschriften zu RDE, beispielsweise aus den Prüfkriterien und aus der Homologation.

Zu den wesentlichen weiteren Regulierungen der EU, von denen die Automobilindustrie betroffen ist, zählen beispielsweise die

- Energieverbrauchskennzeichnungs-Richtlinie (1999/94/EG) „Labeling“,
- Kraftstoffqualitätsrichtlinie „FQD“ (2009/30/EG) zur Aktualisierung der Kraftstoffqualitätsvorschriften und Einführung von Energieeffizienzvorgaben für die Kraftstoffherstellung,
- Erneuerbare-Energien-Richtlinie „RED“ (2009/28/EG) zur Einführung von Nachhaltigkeitskriterien; die Folgeregulierung „RED2“ enthält höhere Quoten für fortschrittliche Biokraftstoffe,
- Revision der Energiebesteuerungsrichtlinie (2003/96/EG) zur Aktualisierung der Mindestbesteuerungssätze für alle Energieprodukte und Strom.

Nutzfahrzeuge unterliegen in zunehmendem Maße immer strengeren Umweltvorschriften auf der ganzen Welt, insbesondere Regulierungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel und Fahrzeugabgasen. Mit der Verordnung (EU) 2019/1242 vom 20. Juni 2019 zur Festlegung von CO_2-Emissionsnormen für neue schwere Lkw über 16 t zulässigem Gesamtgewicht hat die EU den Herstellern schwerer Nutzfahrzeuge sehr ambitionierte Ziele vorgegeben, den CO_2-Ausstoß innerhalb der nächsten Dekade zu verringern. So müssen die CO_2-Emissionen der entsprechenden Fahrzeuge bis 2025 um 15 % beziehungsweise bis 2030 um 30 % gegenüber einem Bezugswert eines Beobachtungszeitraums von Juli 2019 bis Juni 2020 gesenkt werden. Anderenfalls sind erhebliche Emissionsüberschreitungsabgaben durch die Fahrzeughersteller in Höhe von 4.250 €/g CO_2 je Tonnenkilometer (tkm) überschrittener Emissionen pro Fahrzeug für den Zeitraum 2025 bis 2029 und 6.800 €/g CO_2/tkm überschrittener Emissionen pro Fahrzeug ab 2030 zu leisten.

Die Einhaltung der Verordnungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel und Fahrzeugabgasen erfordert erhebliche Investitionen in neue Technologien, darunter alternative Antriebssysteme und Fahrzeuge, die mit alternativen Kraftstoffen angetrieben werden. Die zunehmende Vernetzung innerhalb der Transportnetzwerke kann dazu beitragen, Ineffizienzen wie ungenutzte Transportkapazitäten, Leerfahrten oder ineffiziente Streckenführungen in den bestehenden Transportnetzwerken zu reduzieren. In Verbindung mit vernetzten Verkehrsmanagementsystemen kann dies zu einem optimierten Warentransport und somit zu einer Reduzierung der CO_2-Emissionen führen.

Im Rahmen des „European Green Deal“ hat die Europäische Kommission den „2030 Climate Target Plan“ vorgelegt, der eine Reduzierung der CO_2-Emissionen in der EU bis 2030 im Vergleich zu 1990 um mindestens 55 % (bisher 40 %) vorsieht. Dies kann die Anforderungen bezüglich der CO_2-Emissionen für die Automobilindustrie zusätzlich erhöhen.

Eine besondere Dynamik hat die Diskussion um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Deutschland angenommen. Hintergrund ist, dass einige Kommunen und Städte die Luftschadstoff-Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2)-Immissionen nicht einhalten. In Teilen waren und sind diese Fragestellungen Gegenstand gerichtlicher Verfahren. Vereinzelt haben in Deutschland Städte bereits zonale Verkehrsverbote für ältere Fahrzeuge wie Euro 4/IV-Diesel angeordnet. In diesem Zusammenhang wird argumentiert, dass nur Dieselfahrverbote die notwendige kurzfristige Senkung der NO_2-Immissionen bewirken. Die Diskussion könnte weitere Absatzrückgänge von Dieselfahrzeugen sowie finanzielle Belastungen aus kundenbezogenen Maßnahmen und möglichen behördlichen oder gesetzlichen Vorgaben zur Folge haben.

Auch in einigen anderen Staaten gibt es bereits lokale Verkehrsverbote, die sich jedoch vor allem gegen ältere Fahrzeuge richten. Ein Beispiel hierfür sind Regelungen in Belgien, die sukzessive ältere Fahrzeuge aus größeren Städten aussperren. Perspektivisch diskutieren neben Metropolen wie Paris und London auch Nationalstaaten wie das Vereinigte Königreich den Ausschluss von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.

Im Segment Power Engineering hat die Internationale Maritime Organisation (IMO) im Rahmen des internationalen Übereinkommens zur Reduzierung der Meeresverschmutzung die Umweltschutzregelung MARine POLlution (MARPOL) für Schiffsmotoren festgelegt, mit der stufenweise die zulässigen Emissionen abgesenkt werden. Die Minderung des Schwefelgehalts in Schiffsbrennstoffen wurde zum 1. Januar 2020 global umgesetzt. Zusätzlich hat die IMO eine Reihe von „Emission Control Areas“ in Europa sowie USA/Kanada mit besonders strengen Umweltauflagen beschlossen. Die Ausdehnung auf weitere Regionen wie den Mittelmeerraum oder Japan ist bereits in Planung; auch andere Regionen wie das Schwarze Meer, Alaska, Australien oder Südkorea sind in der Diskussion. Darüber hinaus gelten zum Beispiel Emissionsgrenzwerte nach EU-Verordnung 2016/1628 sowie nach den Vorschriften der US-amerikanischen Environmental Protection Agency (EPA). Wir setzen uns in Fachgremien und in der Öffentlichkeit nachdrücklich für eine „maritime Energiewende“ ein. Wir unterstützen in einem ersten Schritt den Umstieg auf verflüssigtes Erdgas (LNG) als Treibstoff für maritime Anwendungen und bieten Dual-Fuel- und Gasmotoren sowohl im Neubau- wie im Nachrüstungsgeschäft an. Für einen langfristigen, klimaneutralen Betrieb von Hochseeschiffen befürworten wir die Power-to-X-Technologie, bei der aus nachhaltig erzeugtem Überschussstrom gasförmiger oder Flüssigtreibstoff hergestellt wird, der CO_2-neutral ist.

Bezüglich stationärer Anlagen gibt es weltweit eine Vielzahl nationaler Regelwerke, die die zulässigen Emissionen begrenzen. Die Weltbankgruppe hat am 18. Dezember 2008 in den Environmental, Health and Safety Guidelines for Thermal Power Plants Grenzwerte für Gas- und Dieselmotoren festgelegt, die dann anzuwenden sind, wenn einzelne Staaten keine oder weniger strenge nationale Vorschriften erlassen haben. Diese sind zurzeit in Überarbeitung. Zudem haben die Vereinten Nationen bereits 1979 die Convention on Long-

range Transboundary Air Pollution verabschiedet und Obergrenzen für die Gesamtemissionen sowie Stickoxid-Grenzwerte für die Vertragstaaten (unter anderem alle EU-Staaten, weitere Länder Osteuropas sowie die USA und Kanada) festgelegt. Bei der Weiterentwicklung des Produktprogramms im Segment Power Engineering liegt ein Schwerpunkt auf der Verbesserung der Effizienz von Anlagen und Systemen.

Mit Beginn der dritten Handelsperiode des Emissionshandels (2013 bis 2020) hat sich das Zuteilungsverfahren für Emissionszertifikate grundlegend geändert. Seit 2013 werden grundsätzlich alle Emissionsberechtigungen für Stromerzeuger kostenpflichtig versteigert. Für das produzierende Gewerbe und bestimmte Energieerzeugungsanlagen (zum Beispiel Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen) wird auf Basis von EU-weit geltenden Benchmarks eine Teilmenge von Zertifikaten kostenlos zugeteilt. Die kostenfreie Zuteilung nimmt mit Voranschreiten der Handelsperiode stetig ab, benötigte Restmengen an Zertifikaten müssen kostenpflichtig ersteigert werden. Für bestimmte (Teil-)Industriesektoren, in denen aufgrund der geänderten Vorgaben des Emissionshandels eine Produktionsverlagerung in das außereuropäische Ausland drohte (Carbon Leakage), wurde für den Zeitraum von 2013 bis 2020 auf Basis der EU-weit geltenden Benchmarks eine konstante Zertifikatsmenge kostenlos zugeteilt. Der Automobilsektor wurde in die Carbon-Leakage-Liste aufgenommen, die 2015 in Kraft trat. Hierdurch erhielten einzelne Anlagen europäischer Standorte des Volkswagen Konzerns bis zum Ende der dritten Handelsperiode eine zusätzliche Menge kostenfreier Zertifikate. Die EU-Kommission hatte 2013 beschlossen, eine Teilmenge der zu versteigernden Zertifikate zunächst zurückzuhalten. Die Zertifikate wurden in eine Marktstabilitätsreserve überführt, die 2018 eingerichtet wurde. Diese Reserve soll in der vierten Handelsperiode (ab 2021) ein Ungleichgewicht zwischen Angebot und Nachfrage von Zertifikaten innerhalb des Emissionshandels ausgleichen. Darüber hinaus gibt es mit Beginn der vierten Handelsperiode weitere Anpassungen im Emissionshandel, die insgesamt zu einer Verschärfung des Systems und damit zu Preissteigerungen der Zertifikate führen können.

Neben den EU-Staaten überlegen auch andere Länder, in denen der Volkswagen Konzern Produktionsstandorte hat, ein Emissionshandelssystem einzuführen. In China beispielsweise werden acht entsprechende Pilotprojekte durchgeführt, von denen der Volkswagen Konzern noch nicht betroffen ist. Die chinesische Regierung hat Ende 2017 offiziell ein nationales Emissionshandelssystem in Kraft gesetzt. Zunächst ist nur der Energieerzeugungssektor davon betroffen, eine schrittweise Erweiterung ist in Planung.

Rechtsrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: hoch) bewertet.

Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP stehen im Zusammenhang mit der Dieselthematik.

Rechtsstreitigkeiten

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Zusammenhang mit Produkten oder Dienstleistungen oder im Verhältnis zu Arbeitnehmern, Behörden, Händlern, Investoren, Kunden, Lieferanten, oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen wie zum Beispiel Bußgelder sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können erhebliche Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Weltweit sind, insbesondere in den USA verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kunden vermeintliche produktbezogene Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Diese Ansprüche werden regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Volkswagen Konzern zugelieferten Fahrzeugteile – begründet. Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen beziehungsweise regulatorischen Anforderungen (wie zum Beispiel aus der DSGVO) ergeben. Dies gilt insbesondere auch im Falle von Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch Volkswagen und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt. Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Warenzeichen oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland und den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen werden, Volkswagen habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte Volkswagen zur Leistung von Schadensersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementsystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für bekannte und entsprechend bewertbare Risiken wurden auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands, soweit erforderlich, angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet beziehungsweise Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt beispielsweise hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieselthematik.

Dieselthematik

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass in weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Die Entscheidung zur Entwicklung und zur Installation dieser Softwarefunktion wurde Ende 2006 unterhalb der Vorstandsebene getroffen. Kein Vorstandsmitglied hatte zu diesem Zeitpunkt und nachfolgend über mehrere Jahre hinweg Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion.

Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass dem Ausschuss für Produktsicherheit oder den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen im Nachgang zur Veröffentlichung der Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ als Ursache der hohen NO_x-Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei.

Im Laufe des Sommers 2015 wurde für einzelne Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG sukzessive erkennbar, dass die Auffälligkeiten in den USA durch eine Veränderung von Teilen der Motorsteuerungssoftware verursacht wurden, welche später als nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ identifiziert wurde. Dies mündete in der Offenlegung eines „Defeat Device“ durch Volkswagen gegenüber der EPA und dem California Air Resources Board – einer Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation“ durch die EPA, die für den Vorstand vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

Auch die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur „Notice of Violation“ durch die EPA im November 2015 keine Kenntnis von dem Einsatz einer nach US-amerikanischem Recht unzulässigen „Defeat Device Software“ in 3.0 l TDI-Motoren des Typs V6 hatten.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns trägt die Volkswagen AG die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren, wie zum Beispiel Typ EA 189, und die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren, wie zum Beispiel Dieselmotoren der Typen V6 3.0 l und V8 4.2 l.

Als Folge der Dieselthematik wurden in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Zwischenzeitlich ist es Volkswagen gelungen, wesentliche Fortschritte zu erzielen und zahlreiche Verfahren zu beenden. In den USA erzielten die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen Vergleichsvereinbarungen mit verschiedenen Regierungsbehörden sowie mit diversen Privatklägern, die in einer im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ durch ein sogenanntes Steuerungskomitee (Plaintiffs‘ Steering Committee) vertreten waren. Bei diesen Vereinbarungen handelt es sich unter anderem um diverse Partial Consent Decrees sowie ein Plea Agreement, mit denen bestimmte zivilrechtliche Ansprüche sowie strafrechtliche Forderungen nach US-amerikanischem Bundesrecht und dem Recht einzelner Bundesstaaten im Zusam-

menhang mit der Dieselthematik beigelegt wurden. Obwohl Volkswagen fest zur Erfüllung der sich aus diesen Vereinbarungen ergebenden Verpflichtungen entschlossen ist, ist eine Verletzung dieser Verpflichtungen nicht vollständig auszuschließen. Eine etwaige Verletzung könnte nach Maßgabe der Vereinbarungen signifikante Strafen nach sich ziehen sowie gegebenenfalls weitere Geldbußen, strafrechtliche Sanktionen und Unterlassungsverpflichtungen. Im Mai 2020 wurde das letzte noch laufende Vergleichsprogramm zur Beilegung einer Sammelklage seitens Kunden in den USA beendet; es betraf Fahrzeuge mit 3.0 l TDI-Motoren der Generation 2.

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden technische Maßnahmen zur Verfügung. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) innerhalb seiner Zuständigkeit festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO_2-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind.

Anknüpfend an die Untersuchungen der AUDI AG von relevanten Dieselkonzepten auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenziale hat das KBA von der AUDI AG vorgeschlagene Maßnahmen in verschiedenen Rückrufbescheiden zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet. Die AUDI AG geht gegenwärtig von insgesamt überschaubaren Kosten für das seit Juli 2017 laufende überwiegend softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Seitens der AUDI AG wurden inzwischen für viele betroffene Aggregate Software-Updates entwickelt und nach erfolgter Freigabe durch das KBA bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kunden umgesetzt. Die sich noch in Entwicklung befindlichen Software-Updates werden voraussichtlich in 2021 dem KBA zur Freigabe vorgestellt.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich im Zusammenhang mit der Dieselthematik im Wesentlichen in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)
In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt.

Im Mai 2020 ist das Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieselthematik gegen den amtierenden Vorstandsvorsitzenden und ein ehemaliges Mitglied (heutiger Aufsichtsratsvorsitzender) des Vorstands der Volkswagen AG gegen Zahlung einer Geldauflage in Höhe von jeweils 4,5 Mio. € – und insoweit auch gegen die Volkswagen AG als Nebenbeteiligte – durch das Landgericht Braunschweig endgültig eingestellt worden. Nach Zulassung der zunächst weiter anhängigen Anklage gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG einschließlich des insoweit noch anhängigen Verfahrens gegen die Volkswagen AG im September 2020, hat das Landgericht Braunschweig im Januar 2021 das Verfahren gegen den ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes vorläufig und betreffend die Volkswagen AG endgültig eingestellt.

Im September 2020 hat das Landgericht Braunschweig die Anklage auch gegen denselben ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betruges im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend Motoren des Typs EA 189 zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet.

Das Landgericht München II hat im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Verhandlung hat im September 2020 begonnen.

Im August 2020 hat die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren erhoben.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt bezüglich der Dieselthematik strafrechtliche Ermittlungen auch gegen ein Vorstandsmitglied der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wegen des Verdachts des Betrugs und der unzulässigen Werbung.

Die jeweiligen Konzerngesellschaften haben renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Vorstand und Aufsichtsrat lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten.

Das KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde untersucht zudem fortlaufend Fahrzeugmodelle der Marken Audi, Volkswagen und Porsche auf kritische Funktionen. Sofern das KBA bestimmte Funktionen als unzulässig betrachtet, werden die betroffenen Fahrzeuge im Wege einer angeordneten Maßnahme zurückgerufen oder deren Konformität in einer freiwilligen Serviceaktion wieder hergestellt.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieselthematik international weitere Verwaltungsverfahren.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren mit den staatlichen Behörden.

Darüber hinaus können sich Risiken aus möglichen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs zu der Auslegung der EU-Typgenehmigungsvorschriften ergeben.

Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe aus Straf- und Verwaltungsverfahren am Ende Geldbußen oder sonstige Konsequenzen für das Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung mit nicht über 50 % ein. Für diese Fälle wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurde. In geringem Umfang waren Rückstellungen zu bilden.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)
In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden oder die Geltendmachung von Regressansprüchen von Importeuren und Händlern gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Dabei gibt es neben der Möglichkeit individueller Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen auch unterschiedliche Formen von Sammelverfahren, das heißt der kollektiven oder stellvertretenden Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglichkeit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände vermeintliche Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche geltend machen.

Sammelverfahren von Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden sind gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Australien, Belgien, Brasilien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich, Italien, den Niederlanden, Portugal und Südafrika anhängig. Mit ihnen werden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere sind die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Australien waren verschiedene Sammelklagen gegen die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, einschließlich der australischen Tochtergesellschaften, anhängig. Im Dezember 2019 hatte sich die Volkswagen AG mit den Sammelklägern auf eine vergleichsweise Beendigung der Verfahren geeinigt, die das Gericht im April 2020 genehmigt hat. Die Volkswagen AG geht davon aus, dass die Gesamtkosten des Vergleichs bei rund 180 Mio. AUD liegen werden. Zwei Zivilklagen der Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) gegen die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften wurden im zweiten Halbjahr 2019 durch einen Vergleich beendet. Der Vergleich ist allerdings noch nicht rechtskräftig, da eine Berufungsentscheidung über die Bußgeldhöhe noch aussteht. Die Volkswagen AG geht weiterhin davon aus, dass das Bußgeld – je nach Entscheidung des Berufungsgerichts – bei bis zu 125 Mio. AUD liegen wird.

In Belgien hat die belgische Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW eine Sammelklage erhoben, für welche der Opt-Out-Mechanismus für anwendbar erklärt wurde. Aufgrund des Opt-Out-Mechanismus sind potenziell alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 erfasst, die nach dem 1. September 2014 von Verbrauchern im belgischen Markt erworben wurden, es sei denn, es wird aktiv der Austritt aus der Sammelklage erklärt. Die geltend gemachten Ansprüche stützen sich auf die vermeintliche Verletzung von Wettbewerbs- und Verbraucherschutzrecht sowie auf vertragliche Pflichtverletzungen.

In Brasilien sind zwei verbraucherrechtliche Sammelklagen anhängig. Die erste Sammelklage bezieht sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge, während die zweite Sammelklage rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft. Im ersten Sammelklageverfahren erging im Mai 2019 ein nur teilweise aufrechterhaltendes Berufungsurteil. Die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil wurde in diesem Urteil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL nebst Zinsen reduziert. Dieser Betrag kann sich durch die ausgeurteilte Teuerungsrate und die individuelle Geltendmachung behaupteter Wertverluste betroffener Amarok-Fahrzeuge erhöhen. Das Urteil ist weiterhin nicht rechtskräftig, da Volkswagen do Brasil Revision gegen das Berufungsurteil eingelegt hat. Im zweiten Sammelklageverfahren ist bislang kein Urteil ergangen.

Die Volkswagen AG und der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. haben in Deutschland am 28. Februar 2020 einen außergerichtlichen Vergleich über die Beendigung der Musterfeststellungsklage geschlossen. Danach hat sich die Volkswagen AG verpflichtet, Verbrauchern, die sich zur Musterfeststellungsklage angemeldet haben und die Vergleichskriterien erfüllen, Einzelvergleiche anzubieten. Im Ergebnis hat die Volkswagen AG sich im Berichtsjahr mit rund 245 Tsd. Kunden auf individuelle Vergleiche mit einem Gesamtvolumen von rund 770 Mio. € geeinigt. Damit ist die Abwicklung der Musterfeststellungsklage nahezu abgeschlossen. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. hat am 30. April 2020 die Musterfeststellungsklage zurückgenommen.

Zudem wurden von der financialright GmbH verschiedene Klagen aus an sie abgetretenen Rechten von insgesamt rund 45 Tsd. Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns vor mehreren deutschen Landgerichten erhoben.

In England und Wales haben verschiedene Kanzleien Klagen bei Gericht eingereicht, die zu einem Sammelverfahren (Group Litigation) verbunden wurden. Aufgrund des Opt-In-Mechanismus sind nicht alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 automatisch von der Group Litigation erfasst, sondern potenzielle Anspruchsteller müssen sich aktiv beteiligen. Derzeit haben etwa 90 Tsd. Kläger Ansprüche im Rahmen der Group Litigation angemeldet, wobei die entsprechende Opt-in-Periode abgelaufen ist. Im April 2020 entschied der High Court in England und Wales in diesem Verfahren, dass es sich bei der Umschaltlogik des EA 189-Motors um eine unzulässige Abschalteinrichtung handele, und sieht sich diesbezüglich auch an die Feststellungen des KBA gebunden. Die Berufung von Volkswagen gegen die Entscheidung des High Court zu diesen Vorfragen wurde

durch den Court of Appeal im August 2020 rechtskräftig zurückgewiesen. Die Frage der Haftung von Volkswagen war nicht Gegenstand der Entscheidung des High Court und wird erst im weiteren Prozessverlauf erörtert. Die Hauptverhandlung soll im Januar 2023 beginnen.

In Frankreich hat die französische Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) im September 2020 eine Sammelklage für bis zu 950 Tsd. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France und die Volkswagen AG eingereicht. Es handelt sich um eine Opt-In-Sammelklage, bei der sich die betroffenen Verbraucher erst dann zum Verfahren anmelden müssen, wenn die Sammelklage rechtskräftig entschieden ist.

In Italien ist eine Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo stellvertretend für italienische Kunden vor dem Regionalgericht Venedig anhängig. In diesem Verfahren werden Schadensersatzansprüche wegen vermeintlicher Vertragsverletzungen sowie Ansprüche wegen vermeintlichen Verstößen gegen italienisches Verbraucherschutzrecht geltend gemacht. Es haben sich rund 82 Tsd. Kunden für die Sammelklage angemeldet, wobei die Wirksamkeit des Großteils der Anmeldungen noch unklar ist.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus anhängig. Mögliche individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in einem separaten Prozess durchgesetzt werden. Im November 2019 hat das Regionalgericht in Amsterdam einen Teil der Klageanträge für unzulässig erklärt. Das Verfahren ist derzeit ruhend gestellt. Darüber hinaus wurde Volkswagen im April 2020 eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher durch die Diesel Emissions Justice Foundation zugestellt. Derzeit ist unklar, ob sich über die Niederlande hinaus weitere Verbraucher dieser Sammelklage anschließen können. Die Sammelklage betrifft unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189.

In Portugal ist eine Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus durch eine portugiesische Verbraucherorganisation anhängig. Es sind potenziell bis zu circa 139 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 im portugiesischen Markt betroffen. Klageziele sind die Rücknahme der Fahrzeuge sowie vermeintliche Schadensersatzansprüche.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die nicht nur rund 72 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 umfasst, sondern auch circa 8 Tsd. Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

In Deutschland sind derzeit über 55 Tsd. Einzelklagen anhängig. Im Mai 2020 erging erstmalig eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) zu einer produktbezogenen Einzelklage im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Der BGH entschied, dass dem Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieselthematik erworbenen Fahrzeugs des Motorentyps EA 189 ein Schadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht. Er kann die Erstattung des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises verlangen, muss sich aber den gezogenen Nutzungsvorteil anrechnen lassen und der Volkswagen AG das Fahrzeug zurückgeben. Mit dem Urteil wurde für einen Großteil der seinerzeit in Deutschland noch anhängigen Einzelklagen Klarheit darüber geschaffen, wie der BGH die wesentlichen Grundfragen in den Dieselverfahren beurteilt. Auf dieser Basis konnte die Anzahl der anhängigen Einzelverfahren durch zwischenzeitlich geschlossene Vergleiche bereits deutlich reduziert werden. Der BGH hat im Juli 2020 in mehreren Grundsatzurteilen weitere wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 geklärt. Er hat entschieden, dass kein Schadensersatzanspruch besteht, wenn der Kläger sein Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben hat. Zudem hat der BGH geurteilt, dass Erwerber von betroffenen Fahrzeugen keinen Anspruch auf Deliktszinsen nach § 849 des Bürgerlichen Gesetzbuches haben. Darüber hinaus hat der BGH klargestellt, dass die Nutzungsvorteile eines Klägers einen möglichen Schadensersatzanspruch vollständig aufzehren können.

In der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kunden und Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50% eingeschätzt. Für diese Verfahren werden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich einzuschätzen sind. Aufgrund des frühen prozessualen Stadiums der meisten dieser Verfahren lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in vielen Fällen noch nicht beziffern. Darüber hinaus wurden, basierend auf der aktuellen Bewertung, soweit erforderlich Rückstellungen gebildet.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) als Gesamtschuldner, Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste in Folge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieselthematik erhoben.

Die überwiegende Mehrheit dieser Anlegerklagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Im August

2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht Braunschweig getroffen werden (Musterverfahren). Die beim Landgericht Braunschweig erhobenen Klagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in dem Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren ist für die anhängigen Klagen verbindlich, soweit sie ausgesetzt wurden. Musterklägerin ist die Deka Investment GmbH. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig hat im September 2018 begonnen und wird in weiteren Terminen fortgesetzt.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, erhoben worden. Am Oberlandesgericht Stuttgart ist ein weiteres Kapitalanleger-Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig, an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist. Zur Musterklägerin wurde das Wolverhampton City Council, Administrating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund bestimmt. Die mündliche Verhandlung in diesem Verfahren ist noch nicht eröffnet.

Weitere Anlegerklagen sind bei verschiedenen Gerichten in Deutschland und den Niederlanden eingereicht worden.

Insgesamt sind gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik weltweit (exklusive USA/Kanada) derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von circa 9,7 Mrd. € rechtshängig. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

In den USA und Kanada sind die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge Gegenstand von Klagen und Auskunftsersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kunden, Investoren, Vertriebsmitarbeitern sowie verschiedenen Behörden in Kanada und den USA, wie die Attorneys General einzelner US-Bundesstaaten, gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gerichtet sind.

Vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten führen die Attorneys General von fünf US-Bundesstaaten (Illinois, Montana, New Hampshire, Ohio und Texas) sowie einige Kommunen Klagen gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Die vom US-Bundesstaat Illinois geltend gemachten Forderungen sind vollumfänglich abgewiesen worden; gegen die Abweisung eines Teils seiner Forderungen hat der Bundesstaat Illinois jedoch Rechtsmittel eingelegt. Bestimmte Forderungen, die die US-Bundesstaaten Montana, Ohio und Texas, zwei Landkreise in Texas sowie Hillsborough County (Florida) und Salt Lake County (Utah) geltend gemacht haben, wurden ebenfalls abgewiesen; hinsichtlich der verbleibenden Forderungen werden die gerichtlichen Verfahren fortgesetzt. Volkswagen hat beim Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten (US Supreme Court) Rechtsmittel gegen eine Entscheidung des US-Bundesberufungsgerichts für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit), bestimmte Forderungen von Hillsborough County und Salt Lake County nicht zurückzuweisen, eingereicht. Ein Berufungsgericht des US-Bundesstaates Texas hat Forderungen des Bundesstaates Texas gegen die Volkswagen AG und die AUDI AG mangels Zuständigkeit („personal jurisdiction“) abgewiesen. Der Bundesstaat Texas hat zu erkennen gegeben, dass er durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Texas eine Überprüfung der Entscheidung anstrebt, wobei die Annahme des Falles im Ermessen des Obersten Gerichtshofs steht.

Im März 2019 hat die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission – SEC) unter anderem gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC sowie die VW Credit, Inc. eine Klage eingereicht, in der Ansprüche nach US-Bundeswertpapierrecht unter anderem aufgrund vermeintlich unrichtiger und unvollständiger Angaben im Zusammenhang mit dem Angebot und Verkauf bestimmter Anleihen und Asset Backed Securities geltend gemacht werden. Im August 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien dem Antrag von Volkswagen auf Abweisung dieser Klage zum Teil stattgegeben und ihn zum Teil zurückgewiesen. Unter anderem hat das Gericht sämtliche im Zusammenhang mit Asset Backed Securities geltend gemachten Forderungen gegen VW Credit, Inc. abgewiesen. Im September 2020 hat die SEC eine überarbeitete Klageschrift eingereicht, in der neben weiteren Änderungen die abgewiesenen Forderungen nicht mehr enthalten sind.

Des Weiteren hat die kanadische Bundesumweltbehörde – nach Abschluss ihrer Untersuchung in Bezug auf strafrechtliche Maßnahmen hinsichtlich der Dieselthematik – im Dezember 2019 Anklage gegen die Volkswagen AG betreffend 2.0 l und 3.0 l Dieselfahrzeuge der Marken Volkswagen und Audi erhoben. Die Volkswagen AG hat bei der Untersuchung mitgewirkt und zur Beilegung sämtlicher Vorwürfe einem Vergleich (Plea Resolution) zugestimmt. Im Januar 2020 hat sich die Volkswagen AG im Sinne der Anklage schuldig

bekannt und zur Zahlung einer Strafe in Höhe von 196,5 Mio. CAD verpflichtet, die das Gericht auch genehmigt hat. Infolge dieser Genehmigung hat die Umweltbehörde der Provinz Ontario ihre Klage auf Verhängung quasi-strafrechtlicher Sanktionen gegen die Volkswagen AG hinsichtlich bestimmter 2.0 l Dieselfahrzeuge der Marken Volkswagen und Audi zurückgezogen. In einer privaten zivilrechtlichen auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat ein Gericht der Provinz Quebec, nachdem es das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Sammelklage bestätigt hatte, im Oktober 2020 entschieden, dass die gegen die klägerische Schadensersatzthese vorgebrachten Einwendungen bis zur Hauptverhandlung zurückzustellen sind. Mit dieser Begründung hat das Gericht den Antrag von Volkswagen auf Klageabweisung zurückgewiesen. Das Verfahren befindet sich weiterhin in einem frühen Stadium.

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 Verfahren in den USA/Kanada werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

5. Sonderprüfung
Mit Beschluss aus November 2017 hat das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG angeordnet. Der Sonderprüfer soll prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Diese Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle ist formal rechtskräftig. Die Volkswagen AG hat gegen diese Entscheidung jedoch wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Der vom Oberlandesgericht Celle eingesetzte Sonderprüfer hat nach der formal rechtskräftigen Entscheidung des Oberlandesgerichts mitgeteilt, dass er aus Altersgründen für die Durchführung der Sonderprüfung nicht zur Verfügung stehe. Das Oberlandesgericht Celle hat im April 2020 durch Beschluss entschieden, einen anderen als den ursprünglich bestellten Sonderprüfer zu bestellen. Die Volkswagen AG hat auch gegen diese formal rechtskräftige Entscheidung wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben und die Verbindung mit der ersten Verfassungsbeschwerde gegen den Beschluss auf Einsetzung des Sonderprüfers angeregt. Es ist derzeit nicht absehbar, wann das Bundesverfassungsgericht über die beiden Verfassungsbeschwerden entscheiden wird. Die Verfassungsbeschwerden haben keine aufschiebende Wirkung.

Daneben wurde beim Landgericht Hannover ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieselthematik gerichtet ist. Dieses Verfahren ruht bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren.

6. Bewertung der Risiken aus der Dieselthematik
Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2020 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 1,9 (2,9) Mrd. €. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,2 (3,7) Mrd. € im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,5 (3,4) Mrd. €. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- beziehungsweise Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen.

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

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) hat im Jahr 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche SE im Jahr 2008 erhoben. Eingeklagt waren zuletzt, aus angeblich abgetretenem Recht, circa 2,26 Mrd. € nebst Zinsen. Im April 2016 hatte das Landgericht Hannover eine Vielzahl von Feststellungszielen formuliert, über die der Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle in einem Musterverfahren nach dem Kapitalanlegermusterverfahrensgesetz entscheiden wird. Der Senat hat bereits in der ersten mündlichen Verhandlung im Oktober 2017 erkennen lassen, dass er Ansprüche gegen die Volkswagen AG sowohl mangels

substantiierten Vortrags als auch aus Rechtsgründen derzeit als nicht begründet ansieht. Die Volkswagen AG sieht sich durch die Ausführungen des Senats in der Einschätzung bestätigt, dass die geltend gemachten Ansprüche jeglicher Grundlage entbehren. Eine erstinstanzliche Entscheidung steht derzeit noch aus, da zahlreiche Verhandlungstermine unter anderem aufgrund von – bisher stets erfolglosen – Befangenheitsanträgen der Klägerseite sowie zuletzt aufgrund der Covid-19-Pandemie abgesagt wurden.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen MAN Latin America ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für MAN Latin America geht. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären Gericht in 2018 Klage erhoben. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der gegebenenfalls nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für MAN Latin America positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 3,1 Mrd. BRL für den streitgegenständlichen Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben wurde.

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen.

Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Scania hat dagegen Rechtsmittel zum Europäischen Gerichtshof in Luxemburg eingelegt und wird sich umfassend verteidigen. Scania bildete bereits im Jahr 2016 eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. €.

Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Da sich die meisten Fälle noch in einem frühen Stadium befinden und dadurch eine Bewertung aktuell nicht möglich ist, wurden für diese weder Rückstellungen gebildet noch Eventualverbindlichkeiten angegeben. In anderen Fällen ist eine letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, aktuell eher unwahrscheinlich.

Im April 2019 hat die Europäische Kommission im Rahmen der kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Volkswagen AG sowie der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG die Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informiert die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gibt Gelegenheit zur Stellungnahme. Der Gegenstand des Verfahrens beschränkt sich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR-Systemen und Ottopartikelfiltern für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen. Volkswagen hat ab Juli 2019 Einsicht in die Untersuchungsakte erhalten und im Dezember 2019 auf die Beschwerdepunkte der Europäischen Kommission erwidert. Zudem haben die chinesische, die südkoreanische und die türkische Wettbewerbsbehörde in dieser Angelegenheit Verfahren eröffnet.

Im Oktober 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien zwei kartellrechtliche Sammelklagen abgewiesen. Die Kläger haben behauptet, 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. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Gegen diese Entscheidung haben die Kläger Rechtsmittel eingelegt. Mit ähnlicher Begründung reichten Kläger in Kanada im Namen mutmaßlicher Käuferklassen Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen Group Canada Inc., Audi Canada Inc. und weiterer Unternehmen des Volkswagen Konzerns ein. Es werden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da aufgrund des frühen Verfahrensstadiums eine realistische Risikobewertung derzeit nicht möglich ist.

Darüber hinaus haben wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen eingeleitet. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen; eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Zur Beilegung zivilrechtlicher Forderungen betreffend rund 98 Tsd. Benzinfahrzeuge mit Automatikgetriebe der Marken Volkswagen, Audi, Porsche und Bentley hat das US District Court des Northern District von Kalifornien im Februar 2020

die Vereinbarung von Volkswagen und dem sogenannten Steuerungskomitee der Kläger (Plaintiffs' Steering Committee) endgültig genehmigt.

Die Porsche AG hat bei Fahrzeugen für verschiedene Märkte weltweit potenzielle regulatorische Themen festgestellt. Diese betreffen Fragen der Zulässigkeit von spezifischen Hard- und Softwarebestandteilen, die in Typisierungsmessungen verwendet wurden. Hierbei kann es in Einzelfällen auch zu Abweichungen von Serienständen gekommen sein. Nach aktuellem Kenntnisstand ist die laufende Produktion jedoch nicht betroffen. Die Themen stehen in keinem Zusammenhang zu den unzulässigen Abschalteinrichtungen, die der Dieselthematik zugrunde lagen. Die Porsche AG kooperiert mit den zuständigen Behörden, einschließlich der Staatsanwaltschaft Stuttgart, welche die Ermittlungen in Deutschland führt. Ein Ermittlungsverfahren gegen das Unternehmen gibt es nach den vorliegenden Informationen jedoch nicht. Die internen Prüfungen bei Porsche hierzu dauern noch an.

Beim US District Court des Northern District von Kalifornien wurden fünf Klagen zu diesen Themen eingereicht. In den Klageschriften wurde behauptet, eine bestimmte, in den betroffenen Fahrzeugen angeblich eingesetzte Software und/oder Hardware habe dazu geführt, dass der tatsächliche Schadstoffausstoß und/oder Kraftstoffverbrauch die im Zulassungsverfahren festgestellten Vergleichswerte überschreite. Diese Klagen richteten sich gegen die Volkswagen AG, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, AUDI AG und Porsche Cars North America, Inc., wobei nicht jede Gesellschaft in allen Fällen verklagt war. Im Januar 2021 ist hierzu eine sogenannte Consolidated Complaint eingegangen, welche die fünf mutmaßlichen Sammelklagen in einer Klage vereint. Die Consolidated Complaint richtet sich nicht mehr gegen die AUDI AG.

Für mögliche Ansprüche im Zusammenhang mit Finanzdienstleistungen gegenüber Verbrauchern waren im Bereich der Volkswagen Bank GmbH sowie der Volkswagen Leasing GmbH Rückstellungen zu bilden. Diese betreffen Verfahren bezüglich Gestaltungsaspekten von Kundenkreditverträgen und -leasingverträgen, die sich anlaufhemmend auf die gesetzlichen Widerrufsfristen auswirken können.

Im Februar 2020 wurde der Volkswagen AG, neben einem weiteren Beklagten, eine Klage der GT Gettaxi Ltd. zugestellt. In der Klage werden insbesondere vermeintliche, hohe Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Volkswagen bewertet die behaupteten Ansprüche und verteidigt sich dagegen.

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

Steuerrechtliche Risiken

Die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden laufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen.

Risiken ergeben sich insbesondere aus der steuerlichen Bewertung der grenzüberschreitenden, konzerninternen Lieferungen und Leistungen. Durch organisatorische Maßnahmen, wie der Durchführung eines Vorabverständigungsverfahrens sowie dem Monitoring von Verrechnungspreisen, überwacht Volkswagen die Entwicklung der steuerlichen Risiken sowie deren Auswirkungen auf den Konzernabschluss laufend.

Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen beziehungsweise für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen sonstige Rückstellungen passiviert.

Finanzrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP resultieren aus volatilen Devisenmärkten.

Strategien der Risikoabsicherung im Finanzbereich

Im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit können durch Veränderungen von Zinssätzen, Währungskursen, Rohstoffpreisen oder Aktien- und Fondspreisen Finanzrisiken entstehen – auch durch nicht vorhersehbare Ereignisse wie die Covid-19-Pandemie. Das Management dieser Finanz- und von Liquiditätsrisiken liegt in der zentralen Verantwortung des Bereichs Konzern-Treasury, der diese Risiken durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente reduziert. Der Vorstand wird in regelmäßigen Abständen über die aktuelle Risikosituation informiert.

Das Zinsänderungsrisiko umfasst potenzielle Verluste aufgrund der Veränderung von Marktzinsen. Es entsteht durch inkongruente Zinsbindungen der Aktiv- und Passivpositionen eines Portfolios beziehungsweise der Bilanzposten. Durch den Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins-Währungs-Swaps sowie sonstigen Zinskontrakten sichern wir Zinsrisiken – gegebenenfalls in Verbindung mit Währungsrisiken – und Risiken aus Wertschwankungen von Finanzinstrumenten grundsätzlich betrags- und fristenkongruent ab. Der Grundsatz der Betrags- und Fristenkongruenz gilt für

Finanzierungen innerhalb des Volkswagen Konzerns im Konzernbereich Automobile. Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen erfolgt die Steuerung der Zinsänderungsrisiken auf Basis von Limiten mittels Zinsderivaten im Rahmen der festgelegten Risikostrategie.

Währungsrisiken reduzieren wir insbesondere durch das Natural Hedging, das heißt, indem wir die Belegung der Produktionskapazitäten an unseren weltweiten Standorten flexibel anpassen, neue Produktionsstätten in den wichtigsten Währungsregionen aufbauen und auch einen Großteil der Bauteile vor Ort beschaffen. Das verbleibende Währungsrisiko sichern wir durch den Einsatz von Financial-Hedge-Instrumenten ab. Das sind im Wesentlichen Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen. Mit ihnen begrenzen wir das Währungsrisiko erwarteter Zahlungsströme aus der operativen Geschäftstätigkeit, aus konzerninternen Finanzierungen sowie aus Liquiditätspositionen, die von der jeweiligen funktionalen Währung, zum Beispiel aufgrund von Kapitalverkehrsbeschränkungen, abweichen. Die Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen können eine Laufzeit von bis zu zehn Jahren haben. Wir sichern damit unsere wesentlichen Fremdwährungsrisiken ab, hauptsächlich gegenüber dem Euro und vor allem in den Währungen australischer Dollar, brasilianischer Real, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, Hongkong-Dollar, indische Rupie, japanischer Yen, kanadischer Dollar, mexikanischer Peso, norwegische Krone, polnischer Zloty, russischer Rubel, schwedische Krone, Schweizer Franken, Singapur-Dollar, südafrikanischer Rand, südkoreanischer Won, Taiwan-Dollar, tschechische Krone, ungarischer Forint und US-Dollar.

Risiken bei der Rohstoffsicherung bestehen im Hinblick auf die Rohstoffverfügbarkeit und die Preisentwicklung. Mögliche Risiken aus der Rohstoff- und Energiepreisentwicklung analysieren wir fortlaufend, um bei etwaigen Veränderungen im Markt umgehend reagieren zu können. Diese Risiken begrenzen wir insbesondere durch den Abschluss von Termingeschäften und Swaps. Einen Teil unseres Bedarfs an Rohstoffen, wie Aluminium, Blei, Kohle und Kupfer haben wir durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu sechs Jahren abgesichert, im Fall von Nickel bis zu neun Jahren. Die Edelmetalle Platin, Palladium und Rhodium sind mit kürzeren Sicherungslaufzeiten versehen, in der Regel bis maximal drei Jahre. Dies kann für ausgewählte Rohstoffe auch physische Bestandserhöhungen beinhalten. Ebenso wurden Geschäfte abgeschlossen, um die Zuteilungen von CO_2-Emissionszertifikaten im Rahmen des European Union Emissions Trading System (EU ETS) zu ergänzen und zu optimieren.

Aus Spezialfonds, in denen wir Überschussliquidität anlegen, resultieren Aktien- und Fondspreisrisiken. Diese Risiken reduzieren wir durch eine diversifizierte Anlage der Mittel sowie durch in den jeweiligen Anlagerichtlinien festgeschriebene Wertuntergrenzen. Zudem werden bei entsprechender Marktlage Kurssicherungen durchgeführt.

Unsere Sicherungspolitik, die Sicherungsrichtlinien, die Ausfall- und Liquiditätsrisiken sowie die Quantifizierung der genannten Sicherungsgeschäfte erläutern wir im Konzernanhang. Außerdem stellen wir dort die Marktpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 dar.

Risiken aus Finanzinstrumenten

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität und dem Abschluss von Derivaten ergeben sich Kontrahentenrisiken. Ein Teil- oder Totalausfall eines Kontrahenten, etwa im Hinblick auf seine Rückzahlungspflicht für Zinsen und Kapital, würde die Ergebnisrechnung und die Liquidität des Volkswagen Konzerns negativ beeinflussen. Diesem Risiko begegnen wir durch unser Kontrahentenrisikomanagement, das wir im Abschnitt „Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements“ innerhalb der „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ näher erläutern. Bei den zu Sicherungszwecken gehaltenen Finanzinstrumenten ergeben sich neben den Kontrahentenrisiken auch bilanzielle Risiken, die wir durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzen.

Selbst wenn einzelne Kontrahenten ausfallen sollten, gewährleisten wir mit der Diversifizierung bei der Auswahl der Geschäftspartner, dass die Auswirkungen eines Ausfalls begrenzt sind und der Volkswagen Konzern jederzeit zahlungsfähig bleibt.

Risiken, die im Zusammenhang mit Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entstehen, und Risiken aus Finanzdienstleistungen werden im Konzernanhang erläutert.

Liquiditätsrisiken

Volkswagen ist auf die Fähigkeit angewiesen, seinen Finanzierungsbedarf angemessen zu decken. Ein Liquiditätsrisiko besteht darin, möglicherweise nicht in der Lage zu sein, den vorhandenen Kapitalbedarf über die Aufnahme von Finanzmitteln sicherzustellen oder sich zu angemessenen Konditionen zu finanzieren, was sich wiederum erheblich negativ auf die Geschäfts-, Vermögens-, Finanz- und Ertragslage von Volkswagen auswirken kann.

Der Konzernbereich Automobile und der Konzernbereich Finanzdienstleistungen refinanzieren sich grundsätzlich unabhängig voneinander, unterliegen jedoch weitestgehend vergleichbaren Refinanzierungsrisiken. Im Konzernbereich Automobile wird im Wesentlichen aus einbehaltenen, nicht ausgeschütteten Erträgen, der Inanspruchnahme von Kreditlinien sowie durch die Begebungen von Finanzierungsinstrumenten an den Geld- und Kapitalmärkten die Zahlungsfähigkeit des Unternehmens zu jeder Zeit gewährleistet. Der Kapitalbedarf für das Finanzdienstleistungsgeschäft wird überwiegend durch Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten sowie durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft gedeckt.

Für Projektfinanzierungen nutzt Volkswagen unter anderem Darlehen, die von nationalen Entwicklungsbanken wie der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) oder der Banco

Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) oder von supranationalen Förderbanken zur Verfügung gestellt werden.

Neben bestätigten Kreditlinien ergänzen auch unbestätigte Kreditlinien von Geschäftsbanken die breit diversifizierte Refinanzierungsstruktur.

Die Finanzierungsmöglichkeiten können durch eine Verschlechterung der finanziellen und allgemeinen Marktbedingungen – auch als Folge der Covid-19-Pandemie – eine Verschlechterung des Kreditprofils und des Ausblicks sowie eine Herabstufung oder Rücknahme des Ratings beeinträchtigt werden. In diesen Fällen besteht das Risiko, dass die Nachfrage der Kapitalmarktteilnehmer nach von Volkswagen ausgegebenen Wertpapieren sinkt, was sich zusätzlich nachteilig auf die zu zahlenden Zinssätze auswirken und zu einem eingeschränkten Kapitalmarktzugang führen kann.

Risiken und Chancen im Finanzdienstleistungsgeschäft

Im Rahmen unserer Finanzdienstleistungsaktivitäten sind wir im Wesentlichen Restwertrisiken sowie Kreditrisiken ausgesetzt.

Ein Restwertrisiko entsteht dadurch, dass der prognostizierte Marktwert bei Verwertung des Leasing- beziehungsweise Finanzierungsgegenstands geringer sein kann als der bei Vertragsabschluss kalkulierte Restwert. Demgegenüber besteht die Chance, bei Verwertung mehr als den kalkulierten Restwert zu erhalten.

Bezogen auf den Träger der Restwertrisiken wird zwischen direkten und indirekten Restwertrisiken unterschieden. Von einem direkten Restwertrisiko wird gesprochen, wenn das Restwertrisiko durch unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften direkt (vertraglich geregelt) getragen wird. Ein indirektes Restwertrisiko liegt vor, wenn das Restwertrisiko aufgrund einer Restwertgarantie auf einen Dritten, zum Beispiel Händler, übergegangen ist. In diesen Fällen besteht zunächst hinsichtlich dieses Dritten (Restwertgaranten) ein Adressenausfallrisiko. Fällt der Restwertgarant aus, geht das Restwertrisiko auf unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften über.

Das Management der Restwertrisiken basiert auf einem festgelegten Regelkreis, der eine vollständige Risikobeurteilung, -überwachung, -steuerung und -kommunikation sicherstellt. Neben einem professionellen Restwertrisikomanagement gewährleistet diese Art der Prozessgestaltung auch, dass der Umgang mit Restwertrisiken systematisch verbessert und weiterentwickelt wird.

Für die Restwertrisiken werden im Rahmen der Risikosteuerung regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie das Restwertrisikopotenzial überprüft. Dabei werden den vertraglich vereinbarten Restwerten erzielbare Marktwerte gegenübergestellt, die aus den Daten externer Dienstleister und aus eigenen Vermarktungsdaten ermittelt werden. Restwertchancen bleiben in der Risikovorsorgebildung unberücksichtigt.

Aus dem sich ergebenden Restwertrisikopotenzial werden verschiedene Maßnahmen zur Begrenzung des Restwertrisikos ergriffen. Hinsichtlich des Neugeschäfts müssen dabei aktuelle Marktgegebenheiten und zukünftige Einflussfaktoren in der Restwertempfehlung berücksichtigt werden.

Wesentliche Grundlage für Kreditentscheidungen ist die Bonitätsprüfung von Kreditnehmern. Dabei werden Rating- und Scoring-Verfahren eingesetzt, die eine objektive Entscheidungsgrundlage für die Kredit- und Leasingvergabe sowie die zu bildende Risikovorsorge liefern.

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr der Entstehung von Verlusten durch Ausfälle in Kundengeschäften, konkret durch Ausfall des Kredit- beziehungsweise des Leasingnehmers. Der Ausfall ist hierbei durch die Zahlungsunfähigkeit beziehungsweise Zahlungsunwilligkeit des Kredit- beziehungsweise Leasingnehmers bedingt. Dies umfasst, dass der Vertragspartner Zins- und Tilgungszahlungen nicht termingerecht oder nicht in voller Höhe leistet.

Eine Chance kann sich ergeben, sofern die eingetretenen Verluste aus dem Kredit- und Leasinggeschäft geringer ausfallen als die vorher berechneten erwarteten Verluste und die auf dieser Grundlage gebildete Risikovorsorge. Insbesondere in einzelnen Ländern, in denen aufgrund der unsicheren wirtschaftlichen Situation ein konservativer Risikoansatz verfolgt wird, kann sich bei einer Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage und damit einhergehend einer Verbesserung der Bonität der Kreditnehmer die Chance ergeben, dass die realisierten unter den erwarteten Verlusten liegen.

Die Risikosteuerung und -überwachung erfolgt im Rahmen entsprechender Prozesse hinsichtlich wirtschaftlicher Verhältnisse und Sicherheiten sowie der Einhaltung von Limiten, vertraglichen Verpflichtungen und externen und internen Auflagen. Dafür werden Engagements, entsprechend ihrem Risikogehalt, in eine geeignete Betreuungsform (Normal-, Intensiv- oder Problemkreditbetreuung) überführt.

Weitere Informationen zu Risiken im Finanzdienstleistungsgeschäft finden Sie in den Geschäftsberichten 2020 der Volkswagen Financial Services AG und der Volkswagen Bank GmbH.

Chancen und Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit hoch (Vorjahr: hoch) bewertet.

Die größten Risiken aus dem GRC-Regelprozess und dem RQP liegen in der Zusammenarbeit mit anderen Partnern.

Chancen und Risiken aus Kooperationen

Im Rahmen unseres Zukunftsprogramms TOGETHER 2025$^+$ streben wir – sowohl bei der Transformation des Kerngeschäfts als auch beim Aufbau des neuen Geschäftsfelds für Mobilitätslösungen – verstärkt Kooperationen an.

Auf dem Gebiet der Batteriezellen könnten mögliche Risiken durch eventuelle Nichteinigkeit mit unseren Partnern, mögliche Verzögerungen in der Batteriezellentwicklung oder eine verzögerte Batteriezellproduktion entstehen.

Eine starke Vernetzung mit Partnern im Bereich der Elektromobilität, beispielsweise zum Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur, in Form von Kooperationen und Joint Ventures, unterstützt den technologischen Wandel. Aufgrund der Zusammenarbeit bestehen Risiken, wie zum Beispiel ein erhöhter Koordinationsaufwand, komplexere Entscheidungsprozesse und ein Know-how-Abfluss. Die Bündelung von Fachwissen, horizontaler und vertikaler Integration und besserer Ausnutzung von Ressourcen bietet gleichzeitig Chancen. Volkswagen hat zu diesem Zweck verschiedene Teams in der Konzern-Komponente aufgebaut, die sämtliche Kooperationen intensiv begleiten.

Mit der Vermarktung des Modularen E-Antriebs-Baukastens an Dritte, wie beispielsweise im Rahmen der strategischen Allianz mit Ford denkbar, könnten bei Beschaffungs-, Produktions- und Qualitätsproblemen Schadensersatzansprüche entstehen.

Mit Hilfe lokaler Partnerschaften wollen wir regionale Kundenbedürfnisse genauer erkennen, wettbewerbsgerechte Kostenstrukturen etablieren und so marktgerechte Produkte entwickeln und anbieten. Wir setzen verstärkt auf Partnerschaften, Zukäufe und Venture-Capital-Investitionen. Damit schaffen wir den größtmöglichen Wert für den Konzern und seine Marken und bekommen die Möglichkeit, unser Know-how insbesondere in neuen Geschäftsfeldern auszubauen. Dies wird unterstützt durch unsere Innovationspräsenz in den Märkten. Gleichzeitig besteht das Risiko, dass die Interessen der Geschäftspartner sich von unseren unterscheiden.

Volkswagen besitzt eine große Anzahl von Patenten und anderen gewerblichen Schutz- und Urheberrechten. Im Rahmen von Kooperationen kann es zu Patent- und Lizenzverletzungen und damit zu einer unerlaubten Weitergabe von unternehmensspezifischem Know-how kommen. Volkswagen beobachtet die Absatzmärkte und schützt sein Know-how auch durch rechtliche Schritte.

Risiken aus der Werthaltigkeit von Goodwill beziehungsweise Markennamen

Bei im Konzernabschluss bilanzierten Goodwill und bei Markennamen besteht das Risiko, dass ihre Werthaltigkeit nicht mehr gegeben ist und eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen werden muss. Volkswagen überprüft mindestens einmal jährlich auf Basis der zugrunde liegenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, ob der Wert von Goodwill oder Markennamen gemindert sein könnte. Gibt es objektive Hinweise darauf, dass der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert des betreffenden Vermögenswertes ist, nimmt Volkswagen eine nicht liquiditätswirksame Wertminderung vor. Eine Wertminderung kann durch einen Anstieg der Zinssätze oder verschlechterte Geschäftsaussichten ausgelöst werden.

Risiken aus dem Verkauf von Beteiligungen

Ein unerwarteter Finanzmittelbedarf, zum Beispiel aus der Dieselthematik, kann dazu führen, dass Vermögenswerte lagebedingt veräußert werden müssen und in der Folge einen nichtäquivalenten, geringeren Erlös erzielen.

GESAMTAUSSAGE ZUR RISIKO- UND CHANCENSITUATION

Die Gesamtrisiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken und -chancen. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, haben wir ein umfassendes Risikomanagementsystem geschaffen. Die größten Risiken über alle Risikokategorien hinweg bestehen für den Volkswagen Konzern in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung, in Bezug auf Qualität und Cyber-Sicherheit sowie in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung. Darüber hinaus stellt die Nichterreichung CO_2-bezogener Vorgaben ein Risiko dar. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieselthematik. Für das Jahr 2021 können sich aus einer nicht nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie negative Auswirkungen, zum Beispiel aus Versorgungsengpässen, ergeben. Nach den uns heute bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Konzerngesellschaften oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

Dieser Geschäftsbericht 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 aus den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen oder Rohstoffen ergeben oder die tatsächlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie von dem in diesem Bericht unterstellten Szenario abweichen, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die in diesem Geschäftsbericht 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.

Aussichten für das Jahr 2021

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

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

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

Wir erwarten für 2021, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich deutlich positiv entwickeln. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2021 mit einer insgesamt moderat steigenden Nachfrage.

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

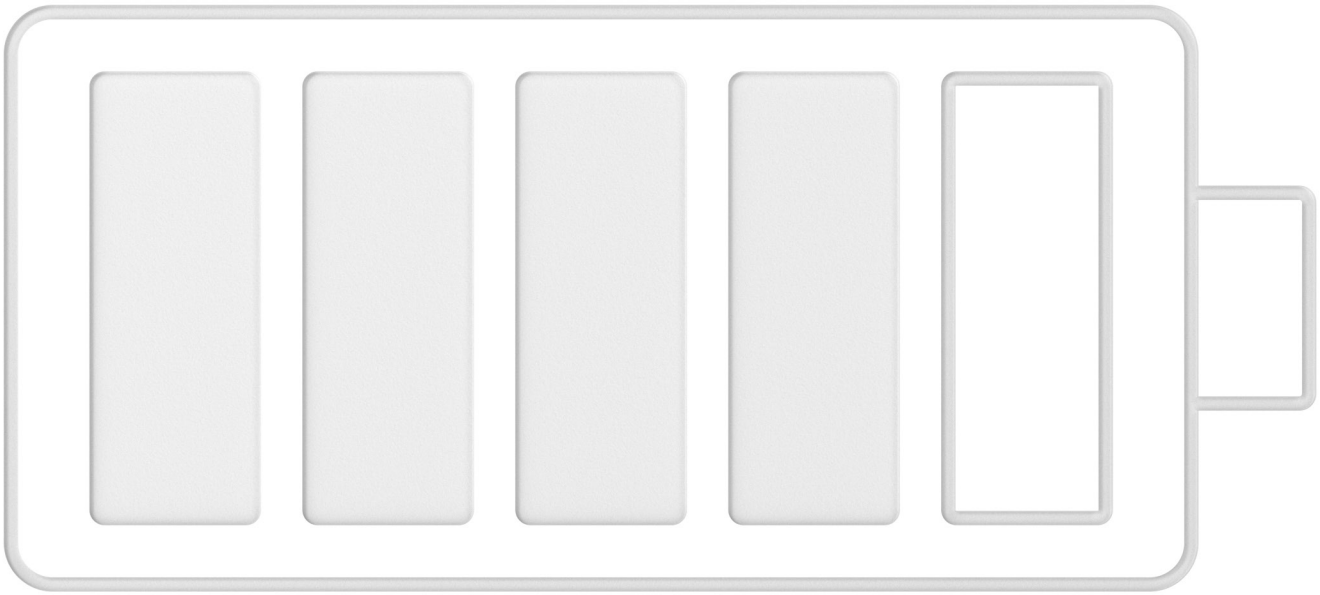
Wir sehen uns auf die künftigen Herausforderungen im Geschäft rund um die Automobilität und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte insgesamt gut vorbereitet. Unsere Markenvielfalt, unsere Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie unsere Technologien und unsere Dienstleistungen verschaffen uns weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation unseres Kerngeschäfts positionieren wir die Konzernmarken noch trennschärfer und optimieren unser Fahrzeug- und Antriebsportfolio. Im Fokus stehen dabei vor allem die CO_2-Bilanz unserer Fahrzeugflotte und die Konzentration auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeiten wir mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und unserer Baukästen daran, die Vorteile unseres Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen.

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

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

Wir erwarten, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und des Bereichs Pkw im Jahr 2021 signifikant über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das Operative Ergebnis des Konzerns und des Bereichs Pkw rechnen wir im Jahr 2021 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 5,0 und 6,5 %. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei deutlich über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 4,0 und 5,5 % vor Restrukturierungsmaßnahmen aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse spürbar unter denen des Vorjahres und ein Operatives Ergebnis an der Gewinnschwelle. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir bei spürbar über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen mit einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung des Vorjahres.

Wolfsburg, 16. Februar 2021
Der Vorstand



5
Konzernabschluss

KONZERNABSCHLUSS

207 Gewinn- und Verlustrechnung
208 Gesamtergebnisrechnung
210 Bilanz
212 Eigenkapitalentwicklung
214 Kapitalflussrechnung
215 Anhang
351 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
352 Bestätigungsvermerk

KONZERNABSCHLUSS

207 Gewinn- und Verlustrechnung
208 Gesamtergebnisrechnung
210 Bilanz
212 Eigenkapitalentwicklung
214 Kapitalflussrechnung

215 ANHANG
215 Allgemeine Angaben
215 Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS
216 Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS
217 Wesentliche Ereignisse
220 Konzernkreis
230 Konsolidierungsgrundsätze
231 Währungsumrechnung
232 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze
245 Segmentberichterstattung
248 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
248 1. Umsatzerlöse
249 2. Kosten der Umsatzerlöse
249 3. Vertriebskosten
249 4. Verwaltungskosten
250 5. Sonstige betriebliche Erträge
250 6. Sonstige betriebliche Aufwendungen
251 7. Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen
251 8. Zinsergebnis
252 9. Übriges Finanzergebnis
252 10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
256 11. Ergebnis je Aktie
257 Erläuterungen zur Bilanz
257 12. Immaterielle Vermögenswerte
260 13. Sachanlagen
262 14. Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
264 15. At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen
266 16. Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen
267 17. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte
268 18. Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen
269 19. Ertragsteueransprüche
269 20. Vorräte
270 21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
270 22. Wertpapiere
270 23. Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen
271 24. Eigenkapital
273 25. Lang- und kurzfristige Finanzschulden
273 26. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten
274 27. Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten
275 28. Ertragsteuerverpflichtungen
276 29. Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen
284 30. Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen
285 31. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
286 Sonstige Erläuterungen
286 32. IAS 23 (Fremdkapitalkosten)
286 33. IFRS 16 (Leasingverhältnisse)
291 34. IFRS 7 (Finanzinstrumente)
304 35. Kapitalflussrechnung
306 36. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente
327 37. Kapitalmanagement
329 38. Eventualverbindlichkeiten
330 39. Rechtsstreitigkeiten
340 40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen
341 41. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers
341 42. Personalaufwand
342 43. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter
342 44. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
343 45. Leistungen auf Basis von Performance Shares und virtuellen Aktien (aktienbasierte Vergütung)
345 46. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24
349 47. Deutscher Corporate Governance Kodex
349 48. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats
351 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
352 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

Gewinn- und Verlustrechnung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

Mio. €	Anhang	2020	2019
Umsatzerlöse	**1**	**222.884**	**252.632**
Kosten der Umsatzerlöse	2	−183.937	−203.490
Bruttoergebnis		**38.947**	**49.142**
Vertriebskosten	3	−18.407	−20.978
Verwaltungskosten	4	−9.399	−9.767
Sonstige betriebliche Erträge	5	12.438	11.453
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	−13.904	−12.890
Operatives Ergebnis		**9.675**	**16.960**
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	7	2.756	3.349
Zinserträge	8	793	910
Zinsaufwendungen	8	−2.291	−2.524
Übriges Finanzergebnis	9	733	−339
Finanzergebnis		**1.991**	**1.396**
Ergebnis vor Steuern		**11.667**	**18.356**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	−2.843	−4.326
tatsächlich		−3.150	−4.147
latent		307	−180
Ergebnis nach Steuern		**8.824**	**14.029**
davon entfallen auf			
Minderheiten		−43	143
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG		533	540
Aktionäre der Volkswagen AG		8.334	13.346
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	**11**	**16,60**	**26,60**
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	**11**	**16,66**	**26,66**

Gesamtergebnisrechnung

Entwicklung des Gesamtergebnisses vom 1. Januar zum 31. Dezember 2019

Mio. €	Gesamt	Anteile der Aktionäre der Volkswagen AG	Anteile der Hybridkapital-geber der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten
Ergebnis nach Steuern	**14.029**	**13.346**	**540**	**143**
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen				
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	−8.011	−7.993	–	−18
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	2.429	2.423	–	6
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	−5.582	−5.570	–	−11
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	−27	−26	–	−1
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	−3	−1	–	−2
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**−5.612**	**−5.597**	**–**	**−15**
Währungsumrechnungsdifferenzen				
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	572	565	–	7
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	2	2	–	0
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	574	567	–	7
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	12	12	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	586	579	–	7
Sicherungsgeschäfte				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	−1.622	−1.618	–	−4
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	−782	−784	–	2
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	−2.404	−2.402	–	−2
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	708	707	–	1
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	−1.697	−1.695	–	−1
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	−1.490	−1.490	–	0
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	997	996	–	1
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	−493	−494	–	1
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	146	146	–	0
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	−347	−348	–	1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	23	23	–	–
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	1	1	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	24	24	–	–
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	−7	−7	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	17	17	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	78	77	–	1
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**−1.363**	**−1.370**	**–**	**7**
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	−10.263	−10.248	–	−14
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	3.288	3.282	–	7
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**−6.974**	**−6.967**	**–**	**−8**
Gesamtergebnis	**7.055**	**6.379**	**540**	**136**

Entwicklung des Gesamtergebnisses vom 1. Januar zum 31. Dezember 2020

Mio. €	Gesamt	Anteile der Aktionäre der Volkswagen AG	Anteile der Hybridkapital-geber der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten
Ergebnis nach Steuern	**8.824**	**8.334**	**533**	**–43**
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen				
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	–2.871	–2.861	–	–9
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	930	928	–	2
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	–1.940	–1.933	–	–7
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	–6	–6	–	1
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	61	55	–	6
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**–1.885**	**–1.885**	**–**	**0**
Währungsumrechnungsdifferenzen				
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	–2.883	–2.846	–	–37
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	16	16	–	0
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	–2.868	–2.830	–	–37
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	–6	–6	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	–2.874	–2.836	–	–37
Sicherungsgeschäfte				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	2.866	2.872	–	–6
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	–1.122	–1.126	–	4
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	1.744	1.746	–	–2
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	–553	–553	–	1
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	1.191	1.192	–	–1
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	–799	–799	–	0
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	1.178	1.178	–	0
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	378	379	–	0
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	–110	–110	–	0
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	268	269	–	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	38	38	–	–
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	1	1	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	39	39	–	–
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	–12	–12	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	27	27	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	–304	–297	–	–6
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**–1.690**	**–1.645**	**–**	**–45**
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	–3.825	–3.777	–	–48
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	250	247	–	3
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**–3.575**	**–3.530**	**–**	**–45**
Gesamtergebnis	**5.249**	**4.804**	**533**	**–88**

Bilanz

des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2020

Mio. €	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	12	67.968	66.214
Sachanlagen	13, 33	63.884	66.152
Vermietete Vermögenswerte	14, 33	50.686	48.938
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	14	558	538
At Equity bewertete Anteile	15	10.080	8.169
Sonstige Beteiligungen	15	1.865	1.902
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	82.565	86.973
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	7.834	5.553
Sonstige Forderungen	18	2.867	2.722
Ertragsteuerforderungen	19	376	341
Latente Ertragsteueransprüche	19	13.486	13.106
		302.170	**300.608**
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	20	43.823	46.742
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	16.243	17.941
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	58.006	58.615
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	13.234	12.216
Sonstige Forderungen	18	7.381	7.272
Ertragsteuerforderungen	19	1.186	1.190
Wertpapiere	22	21.162	16.769
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	23	33.909	25.923
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte		–	795
		194.944	**187.463**
Bilanzsumme		**497.114**	**488.071**

Mio. €	Anhang	31.12.2020	31.12.2019
Passiva			
Eigenkapital	**24**		
Gezeichnetes Kapital		1.283	1.283
Kapitalrücklage		14.551	14.551
Gewinnrücklagen		100.772	96.929
Übrige Rücklagen		−5.270	−3.646
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG		15.713	12.663
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG		127.049	121.781
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		1.734	1.870
		128.783	**123.651**
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	25	114.809	113.556
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	26	4.257	4.499
Sonstige Verbindlichkeiten	27	7.905	7.271
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	28	4.890	5.007
Rückstellungen für Pensionen	29	45.081	41.389
Ertragsteuerrückstellungen	28	3.292	2.991
Sonstige Rückstellungen	30	22.688	21.783
		202.921	**196.497**
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	25	88.648	87.912
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	22.677	22.745
Ertragsteuerverbindlichkeiten	28	340	408
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	26	10.590	10.858
Sonstige Verbindlichkeiten	27	17.979	19.320
Ertragsteuerrückstellungen	28	2.213	1.876
Sonstige Rückstellungen	30	22.964	24.434
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten		–	370
		165.410	**167.924**
Bilanzsumme		**497.114**	**488.071**

Eigenkapitalentwicklung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

			ÜBRIGE RÜCKLAGEN		
Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungs-umrechnung	
Stand am 01.01.2019	**1.283**	**14.551**	**91.105**	**−3.576**	
Ergebnis nach Steuern	–	–	13.346	–	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	−5.570	579	
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**7.776**	**579**	
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	–	–	−4	–	
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	–	–	–	–	
Dividendenausschüttungen	–	–	−2.419	–	
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	–	–	390	173	
Übrige Veränderungen	–	–	81	–	
Stand am 31.12.2019	**1.283**	**14.551**	**96.929**	**−2.824**	
Stand am 01.01.2020	**1.283**	**14.551**	**96.929**	**−2.824**	
Ergebnis nach Steuern	–	–	8.334	–	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	−1.933	−2.836	
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**6.400**	**−2.836**	
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	–	–	5	–	
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen[1]	–	–	–	–	
Dividendenausschüttungen	–	–	−2.419	–	
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote[2]	–	–	−166	–	
Übrige Veränderungen	–	–	22	1	
Stand am 31.12.2020	**1.283**	**14.551**	**100.772**	**−5.659**	

1 Begebung neuer Hybridanleihen im Juni 2020.
2 Zu Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse".

Das Eigenkapital wird in der Anhangangabe zum Eigenkapital erläutert.

	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**
	1.790	**−629**	**−230**	**228**	**12.596**	**117.117**	**225**	**117.342**
	–	–	–	–	540	13.886	143	14.029
	−1.695	−348	−9	76	–	−6.967	−8	−6.974
	−1.695	**−348**	**−9**	**76**	**540**	**6.920**	**136**	**7.055**
	–	–	4	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	−472	−2.891	−9	−2.899
	1	0	−1	−10	–	553	1.519	2.071
	–	–	–	1	–	82	−1	81
	95	**−977**	**−235**	**295**	**12.663**	**121.781**	**1.870**	**123.651**
	95	**−977**	**−235**	**295**	**12.663**	**121.781**	**1.870**	**123.651**
	–	–	–	–	533	8.867	−43	8.824
	1.192	269	21	−242	–	−3.530	−45	−3.575
	1.192	**269**	**21**	**−242**	**533**	**5.337**	**−88**	**5.249**
	–	–	−5	–	–	–	–	–
	–	–	–	–	2.989	2.989	–	2.989
	–	–	–	–	−472	−2.891	−61	−2.952
	–	–	–	–	–	−166	−72	−238
	–	–	–	−23	–	−1	85	84
	1.287	**−708**	**−219**	**30**	**15.713**	**127.049**	**1.734**	**128.783**

Kapitalflussrechnung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2020

Mio. €	2020	2019
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**24.329**	**28.113**
Ergebnis vor Steuern	11.667	18.356
Ertragsteuerzahlungen	−2.646	−2.914
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien[1]	12.765	12.046
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten[1]	4.637	3.665
Abschreibungen auf Beteiligungen[1]	454	300
Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte[1]	9.214	8.428
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	−889	−4
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	536	460
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	−1.572	−730
Veränderung der Vorräte	1.334	−674
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	712	−893
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	540	2.297
Veränderung der Rückstellungen	803	1.646
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	−12.914	−13.204
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	260	−10.796
Cash-flow laufendes Geschäft	**24.901**	**17.983**
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	−11.273	−14.230
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	−6.473	−5.171
Erwerb von Tochtergesellschaften	26	−673
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	−1.660	−420
Veräußerung von Tochtergesellschaften	402	3
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	195	177
Erlöse aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	411	237
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren	−4.462	387
Veränderung der Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	143	−1.456
Investitionstätigkeit	**−22.690**	**−21.146**
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	2.984	–
Dividendenzahlungen	−2.952	−2.899
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	−238	1.368
Aufnahmen von Anleihen	25.181	25.916
Tilgungen von Anleihen	−19.815	−19.784
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	3.577	−4.509
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	−1.100	−957
Finanzierungstätigkeit	**7.637**	**−865**
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	−745	243
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	0	1
Veränderung Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**9.103**	**−3.784**
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**33.432**	**24.329**
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	33.432	24.329
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	32.645	29.099
Brutto-Liquidität	**66.078**	**53.428**
Kreditstand	−203.457	−201.468
Netto-Liquidität	**−137.380**	**−148.040**

1 Saldiert mit Zuschreibungen.

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

des Volkswagen Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2020

Allgemeine Angaben

Die Volkswagen AG hat ihren Sitz in Wolfsburg, Deutschland, und ist beim Amtsgericht Braunschweig unter der Registernummer HRB 100484 eingetragen. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2020 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Hierbei werden alle von der EU übernommenen und verpflichtend anzuwendenden IFRS berücksichtigt.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind grundsätzlich beibehalten worden. Erforderliche Änderungen ergaben sich lediglich durch geänderte Standards.

Darüber hinaus werden bei der Erstellung des Konzernabschlusses alle Vorschriften nach deutschem Handelsrecht, zu deren Anwendung Volkswagen zusätzlich verpflichtet ist, sowie dem deutschen Corporate Governance Kodex beachtet. Hinsichtlich der Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelsgesetz wird auf den handelsrechtlichen Abschluss der Volkswagen AG verwiesen.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, werden alle Beträge in Millionen Euro (Mio. €) angegeben.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem international gebräuchlichen Umsatzkostenverfahren erstellt.

Die Erstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der oben genannten Normen erfordert bei einigen Posten, dass Annahmen getroffen werden, die sich auf den Ansatz in der Bilanz oder der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns sowie auf die Angabe von Eventualforderungen und -verbindlichkeiten auswirken. Der Konzernabschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cash-flows.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 16. Februar 2021 aufgestellt. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem Geschäftsjahr 2020 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Mit dem 1. Januar 2020 sind Änderungen an der Definition eines Geschäftsbetriebs in IFRS 3 (Unternehmenszusammenschlüsse) in Kraft getreten. Gemäß der neuen Definition liegt ein Geschäftsbetrieb nur dann vor, wenn eine Gruppe von Tätigkeiten und Vermögenswerten mindestens eine Ressource und einen substanziellen Prozess umfasst, die zusammen wesentlich zur Möglichkeit der Leistungserstellung beitragen. Zugleich wird der Begriff der Leistungen vorrangig auf Waren und Dienstleistungen für Kunden sowie auf Kapitalerträge begrenzt. Ausschließliche Kostenreduktionen sind nicht mehr umfasst. Darüber hinaus wird ein optionaler Konzentrationstest eingeführt, anhand dessen der Erwerb eines Geschäftsbetriebs ausgeschlossen werden kann.

Weiterhin sind am 1. Juni 2020 Änderungen am IFRS 16 in Kraft getreten. Diese ermöglichen es Leasingnehmern auf die Beurteilung, ob ein Mietzugeständnis im Zusammenhang mit der Covid-19-Pandemie in Bezug auf Leasingzahlungen, die ursprünglich bis zum 30. Juni 2021 fällig gewesen wären, eine Leasingmodifikation darstellt, zu verzichten und das Mietzugeständnis stattdessen so abzubilden, als handele es sich nicht um eine Leasingmodifikation. Der Volkswagen Konzern nimmt dieses Wahlrecht nicht in Anspruch.

Ferner sind seit dem 1. Januar 2020 Änderungen an IFRS 9, IAS 39 sowie IFRS 7 (Reform der Referenzzinssätze – Phase 1) verpflichtend anzuwenden. Der Volkswagen Konzern hatte sich im Vorjahr freiwillig für eine vorzeitige Anwendung dieser Standardänderungen entschieden. Hiervon betroffen sind Sicherungsbeziehungen, die zu Beginn der Berichtsperiode bestanden oder danach designiert wurden. Unter Anwendung der einhergehenden Erleichterungen sieht der Volkswagen Konzern die Effektivität der bilanzierten Sicherungsbeziehungen als gegeben und nicht durch die IBOR-Reform beeinträchtigt an, so dass insofern keine Sicherungsbeziehungen aufzulösen sind.

Zudem sind mit dem 1. Januar 2020 Änderungen an IAS 1 und IAS 8 in Kraft getreten, welche die Definition des Begriffs "wesentlich" klargestellt und vereinheitlicht haben.

Die oben genannten geänderten Regelungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS

Die Volkswagen AG hat in ihrem Konzernabschluss 2020 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bis zum 31. Dezember 2020 verabschiedet worden sind, die aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

Standard/Interpretation		Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungs-pflicht[1]	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 3	Aktualisierung von Verweisen auf das Rahmenwerk	14.05.2020	01.01.2022	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 4	Versicherungsverträge - Verlängerung der Übergangsphase zu IFRS 9	25.06.2020	01.01.2021	Ja	Keine Auswirkungen
IFRS 4; IFRS 7; IFRS 9; IFRS 16 und IAS 39	Reform der Referenzzinssätze (Phase 2)	27.08.2020	01.01.2021	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 17	Versicherungsverträge	18.05.2017	01.01.2023[2]	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IFRS 17	Versicherungsverträge - Änderungen an IFRS 17	25.06.2020	01.01.2023	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1	Klassifizierung von Verbindlichkeiten	23.01.2020	01.01.2023	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 16	Sachanlagen: Verrechnung bestimmter Kosten und Erlöse in der Herstellungsphase	14.05.2020	01.01.2022	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 37	Rückstellungen: Belastende Verträge - Kosten der Vertragserfüllung	14.05.2020	01.01.2022	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen
	Verbesserung der International Financial Reporting Standards 2020[3]	14.05.2020	01.01.2022	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen

1 Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der Volkswagen AG.
2 Am 25. Juni 2020 hat das IASB Änderungen an IFRS 17 veröffentlicht, die u.a. zu einer Verschiebung des Erstanwendungszeitpunkts auf den 1. Januar 2023 geführt haben.
3 Geringfügige Änderungen an einer Reihe von IFRS (IFRS 1, IFRS 9 und IAS 41).

Wesentliche Ereignisse

Dieselthematik

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass in weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Die Entscheidung zur Entwicklung und zur Installation dieser Softwarefunktion wurde Ende 2006 unterhalb der Vorstandsebene getroffen. Kein Vorstandsmitglied hatte zu diesem Zeitpunkt und nachfolgend über mehrere Jahre hinweg Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion.

Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass dem Ausschuss für Produktsicherheit oder den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen im Nachgang zur Veröffentlichung der Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ als Ursache der hohen NO_x-Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei.

Im Laufe des Sommers 2015 wurde für einzelne Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG sukzessive erkennbar, dass die Auffälligkeiten in den USA durch eine Veränderung von Teilen der Motorsteuerungssoftware verursacht wurden, welche später als nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ identifiziert wurde. Dies mündete in der Offenlegung eines „Defeat Device“ gegenüber der EPA und der CARB am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten, Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation“ durch die EPA, die für den Vorstand vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

Im Geschäftsjahr 2020 waren in diesem Zusammenhang zusätzliche Aufwendungen im Wesentlichen für Rechtsrisiken in Höhe von 0,9 Mrd. € zu erfassen.

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

Auswirkungen Covid-19-Pandemie

Die Covid-19-Pandemie hat sich durch einen weltweiten Nachfragerückgang – unter anderem verursacht von staatlichen Maßnahmen in Form von Einschränkungen beim Handel mit Kraftfahrzeugen – sowie durch temporäre Produktionsunterbrechungen negativ auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2020 ausgewirkt. Da die Covid-19-Pandemie auch zu Beginn des Jahres 2021 noch nicht überwunden ist, ist auch mit Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Jahres 2021 zu rechnen. Wir verweisen hier auch auf unsere Erläuterungen im Konzernlagebericht 2020, insbesondere in den Kapiteln Geschäftsverlauf, Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, Prognosebericht sowie Risiko- und Chancenbericht.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2020 waren die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie insbesondere in den folgenden Bereichen zu analysieren:

- Die Überprüfung der Werthaltigkeit der nicht finanziellen Vermögenswerte, insbesondere der Geschäfts- und Firmenwerte und erworbener Markennamen sowie teilweise aktivierter Entwicklungskosten und Sachanlagen erfolgte unter Berücksichtigung einer durch die Covid-19-Pandemie beeinflussten Planung. Es ergaben sich keine wesentlichen außerplanmäßigen Abschreibungen.

- Bei der Überprüfung der Werthaltigkeit des Vermietvermögens ergaben sich für den Gesamtkonzern keine wesentlichen Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf Restwertprognosen der Fahrzeuge.

- Aus der Überprüfung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten unter Berücksichtigung von angepassten Ausfallerwartungen ergaben sich keine wesentlichen zusätzlichen Wertminderungen.

- Aus der Überprüfung der Auswirkungen von durch die Covid-19-Pandemie verursachten zeitlichen und betragsmäßigen Verschiebungen von gesicherten Grundgeschäften auf die Effektivität und Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen ergaben sich keine wesentlichen ergebnisbeeinflussenden Auswirkungen.

- Durch die Turbulenzen auf den Rohstoff- und Kapitalmärkten haben sich vor allem im Zusammenhang mit der Bilanzierung von Derivaten, die nicht im Hedge Accounting abgebildet werden, sowie der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten Auswirkungen mit teilweise kompensierenden Effekten ergeben.

Wir verweisen zu diesen Bereichen auch auf unsere weitergehenden Ausführungen in der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ und in den Erläuterungen der betreffenden Posten der Gewinn- und Verlustrechnung.

Wesentliche Transaktionen

Volkswagen hat am 12. Juli 2019 bekanntgegeben, zusammen mit der Ford Motor Company (Ford) in das an der Entwicklung eines Systems für das autonome Fahren arbeitende Unternehmen Argo AI zu investieren. Dies erfolgt zum einen durch die auf mehrere Jahre verteilte Bereitstellung von finanziellen Mitteln in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. USD und zum anderen, indem Volkswagen seine vollkonsolidierte Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving (AID) einbrachte. Darüber hinaus hat Volkswagen für einen Kaufpreis von 500 Mio. USD, zahlbar in drei gleichen Jahresraten, von Ford bestehende Anteile an Argo AI erworben. Der Vollzug der Transaktion einschließlich der Einbringung der AID erfolgte zum 1. Juni 2020. Aus der Einbringung der AID in die Argo AI zum Zeitwert ergab sich unter Berücksichtigung einer anteiligen Ergebniseliminierung ein nicht liquiditätswirksamer Ertrag im Sonstigen betrieblichen Ergebnis von 0,8 Mrd. €. Die Argo AI wird als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity-Methode in den Konzernabschluss einbezogen.

Im Rahmen des aktienrechtlichen Squeeze-out bei der AUDI AG hat die Volkswagen AG am 16. Juni 2020 die Höhe der Barabfindung für die Übertragung der Aktien der Minderheitsaktionäre auf 1.551,53 € je Aktie festgesetzt und mitgeteilt. Am 31. Juli 2020 hat die Hauptversammlung der AUDI AG dem aktienrechtlichen Squeeze-out bei der AUDI AG und damit der vollständigen Übertragung der außenstehenden Audi Aktien auf die Volkswagen AG zugestimmt. Mit Beschlussfassung war der Barwert des gewährten Andienungsrechts von rund 0,2 Mrd. € erfolgsneutral als kurzfristige Verbindlichkeit zu erfassen. Entsprechend reduzierten sich die Minderheitenanteile am Eigenkapital des Volkswagen Konzerns und die Gewinnrücklagen der Aktionäre der Volkswagen AG. Dieser Beschluss wurde mit Eintragung ins Handelsregister am 16. November 2020 wirksam. Im Dezember 2020 wurde von einem ehemaligen Aktionär der AUDI AG ein Spruchverfahren gegen die Volkswagen AG vor dem Landgericht München I zwecks gerichtlicher Überprüfung der Höhe der von der Volkswagen AG festgelegten Barabfindung eingeleitet.

Der Volkswagen Konzern hat am 6. Oktober 2020 den Verkauf seiner 76-prozentigen Beteiligung an der Renk AG vollzogen, nachdem die erforderlichen Genehmigungen der Aufsichtsbehörden erteilt wurden. Der Verkaufspreis belief sich auf 0,5 Mrd. €. Dabei wurde ein operativer Ertrag in Höhe 0,1 Mrd. € erzielt, der im Sonstigen betrieblichen Ertrag ausgewiesen ist. Die Nettoliquidität erhöhte sich im Rahmen dieser Transaktion um 0,4 Mrd. €.

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2020 an einer Kapitalerhöhung der QuantumScape Corporation, ein US-amerikanisches Unternehmen, das Feststoffbatterien entwickelt, teilgenommen und dabei Termingeschäfte auf neue Anteile gezeichnet. Die Kapitaleinlage umfasst zwei Tranchen mit einem Volumen von jeweils 100 Mio. USD. Die erste Tranche wurde bereits im Dezember 2020 vollzogen. Der Vollzug der zweiten Tranche steht unter dem Vorbehalt der Erreichung eines technischen Meilensteins. Aufgrund des zwischenzeitlich erfolgten Zusammenschlusses mit einer SPAC (Special Purpose Acquisition Company) und der daraus resultierenden Börsennotierung an der New York Stock Exchange, wurden die Termingeschäfte bis zur Einzahlung und Ausgabe der neuen Anteile unter Berücksichtigung des Börsenkurses der QuantumScape Corporation bewertet. Aus der Bewertung und Realisierung resultierten im Geschäftsjahr 2020 nicht zahlungswirksame Erträge in Höhe von 1,4 Mrd. €, die im Übrigen Finanzergebnis in den Erträgen und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting ausgewiesen sind.

Konzernkreis

Neben der Volkswagen AG 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. Bei den im Volkswagen Konzern konsolidierten strukturierten Unternehmen bestimmt Volkswagen auch bei nicht vorliegender Kapitalbeteiligung die nach Aufsetzen der Struktur verbleibenden wesentlichen relevanten Aktivitäten und beeinflusst dadurch die eigenen variablen Rückflüsse. Die strukturierten Unternehmen dienen im Wesentlichen der Durchführung von Asset-Backed-Securities-Transaktionen zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Anlage finanzieller Mittel in Wertpapierspezialfonds. Die Einbeziehung von Tochterunternehmen beginnt zu dem Zeitpunkt, zu dem die Beherrschung besteht; sie endet, wenn die Beherrschung nicht mehr gegeben ist.

Tochtergesellschaften mit ruhender oder einer Geschäftstätigkeit, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cash-flows des Volkswagen Konzerns sowohl einzeln als auch gesamt von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Sie werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung gegebenenfalls vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen im Konzernabschluss bilanziert.

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die Volkswagen AG mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder sich mittelbar oder unmittelbar die Beherrschung teilt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode bewertet. Zu den Gemeinschaftsunternehmen werden auch Gesellschaften gerechnet, bei denen der Volkswagen Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nur einstimmig getroffen werden können. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von untergeordneter Bedeutung werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung gegebenenfalls vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen angesetzt.

Die Zusammensetzung des Volkswagen Konzerns ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	2020	2019
Volkswagen AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	145	151
Ausland	736	714
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	78	78
Ausland	284	290
Assoziierte Gesellschaften, Gemeinschaftsunternehmen und Beteiligungen		
Inland	80	76
Ausland	119	107
	1.442	**1.416**

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes, die einen Teil des Jahresabschlusses der Volkswagen AG darstellt, ist unter folgendem Pfad beim elektronischen Unternehmensregister www.unternehmensregister.de sowie auf www.volkswagenag.com/ir abrufbar.

Folgende vollkonsolidierte verbundene deutsche Unternehmen in der Rechtsform einer Kapital- beziehungsweise Personengesellschaft haben die Bedingungen des § 264 Abs. 3 beziehungsweise § 264b HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift so weit wie möglich in Anspruch:

- AUDI AG, Ingolstadt
- Audi Berlin GmbH, Berlin
- Audi Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
- Audi Hamburg GmbH, Hamburg
- Audi Hannover GmbH, Hannover
- AUDI Immobilien GmbH & Co. KG, Ingolstadt
- Audi Leipzig GmbH, Leipzig
- Audi München GmbH, München
- Audi Sport GmbH, Neckarsulm
- Audi Stuttgart GmbH, Stuttgart
- Auto & Service PIA GmbH, München
- Autostadt GmbH, Wolfsburg
- Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg
- Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart
- GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Augsburg KG, Pullach i. Isartal
- GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Heinrich-von-Buz-Straße KG, Pullach i. Isartal
- HABAMO Verwaltung GmbH & Co. Objekt Sterkrade KG, Pullach i. Isartal
- Haberl Beteiligungs-GmbH, München
- MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG, München
- MAHAG GmbH, München
- MAHAG Sportwagen Zentrum Albrechtstraße GmbH, München
- MAN Energy Solutions SE, Augsburg
- MOIA GmbH, Berlin
- MOIA Operations Germany GmbH, Hannover
- Porsche Consulting GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Deutschland GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Dienstleistungs GmbH, Stuttgart
- Porsche Digital GmbH, Stuttgart
- Porsche Engineering Group GmbH, Weissach
- Porsche Engineering Services GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Erste Beteiligungsgesellschaft mbH, Stuttgart
- Porsche Financial Services GmbH & Co. KG, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Financial Services GmbH, Bietigheim-Bissingen
- Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart
- Porsche Immobilien GmbH & Co. KG, Stuttgart
- Porsche Investments GmbH, Stuttgart
- Porsche Leipzig GmbH, Leipzig
- Porsche Lizenz- und Handelsgesellschaft mbH & Co. KG, Ludwigsburg
- Porsche Logistik GmbH, Stuttgart
- Porsche Niederlassung Berlin GmbH, Berlin
- Porsche Niederlassung Berlin-Potsdam GmbH, Kleinmachnow
- Porsche Niederlassung Hamburg GmbH, Hamburg
- Porsche Niederlassung Leipzig GmbH, Leipzig
- Porsche Niederlassung Stuttgart GmbH, Stuttgart
- Porsche Nordamerika Holding GmbH, Ludwigsburg
- Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH, Wolfsburg
- Porsche Smart Mobility GmbH, Stuttgart
- Porsche Zentrum Hoppegarten GmbH, Stuttgart
- Schwaba GmbH, Augsburg
- SEAT Deutschland Niederlassung GmbH, Frankfurt am Main
- SKODA AUTO Deutschland GmbH, Weiterstadt

- SZM Sportwagen Zentrum München GmbH, München
- VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
- VGRD GmbH, Wolfsburg
- VGRHH GmbH, Hamburg
- Volkswagen AirService GmbH, Braunschweig
- Volkswagen Automobile Berlin GmbH, Berlin
- Volkswagen Automobile Chemnitz GmbH, Chemnitz
- Volkswagen Automobile Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
- Volkswagen Automobile Hamburg GmbH, Hamburg
- Volkswagen Automobile Hannover GmbH, Hannover
- VOLKSWAGEN Automobile Leipzig GmbH, Leipzig
- Volkswagen Automobile Region Hannover GmbH, Hannover
- Volkswagen Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim
- Volkswagen Automobile Stuttgart GmbH, Stuttgart
- Volkswagen Beteiligungsverwaltung GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen car.SW Org Wolfsburg AG, Wolfsburg
- Volkswagen Dritte Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
- Volkswagen Erste Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
- Volkswagen Fünfte Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
- Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Langenhagen
- Volkswagen Group IT Services GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Group Real Estate GmbH & Co. KG, Wolfsburg
- Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
- Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal
- Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück
- Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau
- Volkswagen Sechste Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
- Volkswagen Siebte Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
- Volkswagen Software Asset Management GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Vermögensverwaltungs-GmbH, Wolfsburg
- Volkswagen Vertriebsbetreuungsgesellschaft mbH, Chemnitz
- Volkswagen Vierte Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
- Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich
- Volkswagen Zweite Leasingobjekt GmbH, Braunschweig

VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Die Änderungen im Konsolidierungskreis des Geschäftsjahres sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Anzahl	Inland	Ausland
Erstkonsolidierungen		
Bisher zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften	4	27
Neu erworbene Tochtergesellschaften	0	3
Neu gegründete Tochtergesellschaften	0	13
	4	**43**
Entkonsolidierungen		
Fusionen	3	3
Liquidationen	4	2
Verkäufe/Sonstige	3	16
	10	**21**

Die Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung dieser Tochtergesellschaften hatte auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss. Die nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen sind aus Konzernsicht unwesentlich. Insbesondere bestehen daraus keine wesentlichen Risiken für den Konzern.

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Aus Konzernsicht sind die assoziierten Unternehmen Sinotruk (Hong Kong) Ltd., Hongkong, China (Sinotruk), Bertrandt AG, Ehningen (Bertrandt), There Holding B.V., Rijswijk, Niederlande (There Holding), und Navistar International Corporation, Lisle, Illinois/USA (Navistar), zum Bilanzstichtag wesentlich.

Sinotruk

Sinotruk ist einer der größten Lkw-Hersteller auf dem chinesischen Markt. Zwischen Konzernunternehmen und Sinotruk besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft, wodurch der Konzern am lokalen Markt partizipiert. Neben der Zusammenarbeit mit Sinotruk im Volumen-Segment wird durch den Export von MAN-Fahrzeugen nach China zudem der Zugang zum kleinen, aber stark wachsenden Premium-Lkw-Markt erweitert. Die Hauptniederlassung von Sinotruk ist in Hongkong, China.

Zum 31. Dezember 2020 betrug der Börsenwert der Anteile an Sinotruk 1.436 Mio. € (Vorjahr: 1.312 Mio. €).

Bertrandt

Bertrandt ist ein Engineering-Partner von Unternehmen der Automobil- und Luftfahrtindustrie. Das Leistungsspektrum reicht von der Entwicklung einzelner Komponenten über komplexe Module bis zu kompletten Lösungen. Die Hauptniederlassung von Bertrandt ist in Ehningen.

Zum 31. Dezember 2020 betrug der Börsenwert der Anteile an Bertrandt 116 Mio. € (Vorjahr: 165 Mio. €).

There Holding

Gemeinsam mit der BMW Group, der Daimler AG und weiteren Gesellschaften hält Volkswagen eine Beteiligung an der There Holding B.V., Rijswijk (Niederlande), einer Investmentgesellschaft. Die There Holding B.V. verfügt zum Geschäftsjahresende 2020 über rund 60 % der Anteile an der HERE International B.V., Eindhoven (Niederlande). Die HERE International B.V. ist einer der weltweit größten Hersteller von digitalen Straßenkarten für Navigationssysteme. Da die gehaltenen Anteile jedoch keine Kontrolle nach IFRS 10 vermitteln, wird die HERE International B.V. als assoziiertes Unternehmen nach der Equity Methode in den Abschluss der There Holding B.V. einbezogen.

Im Januar 2020 wurde bei der There Holding B.V. eine Kapitalerhöhung vorgenommen, an der Volkswagen teilgenommen hat. Die At Equity bewerteten Anteile an der There Holding B.V. erhöhten sich dadurch um 19 Mio. €.

Bereits im Dezember 2019 wurde der Einstieg weiterer Investoren bei der HERE International B.V. bekanntgegeben. Nach dem im Dezember 2019 erfolgten Signing erwarben Mitsubishi Corporation (MC), Tokio (Japan), und Nippon Telegraph and Telephone Corporation of Japan (NTT), Tokio (Japan), zum 29. Mai 2020, nach Zustimmung aller Kartellbehörden, gemeinsam 30 % der Anteile an der HERE International B.V. Der Anteil der There Holding B.V. an der HERE International B.V. reduzierte sich in der Folge von rund 85 % auf rund 60 %. Im Zusammenhang mit dem Anteilsverkauf fanden auf Ebene der There Holding B.V. im Juni 2020 und im September 2020 Kapitalherabsetzungen statt. Auf den von Volkswagen gehaltenen Anteil entfielen dabei 197 Mio. €.

Die Beteiligungsquote von Volkswagen an der There Holding B.V. beträgt weiterhin rund 29,7 %.

Navistar

Navistar International Corporation (Navistar) ist ein US-amerikanischer Nutzfahrzeughersteller mit Sitz in Lisle, Illinois/USA. Zwischen Navistar und Unternehmen der TRATON GROUP bestehen Rahmenvereinbarungen für strategische Technologie- und Zulieferkooperation sowie ein Beschaffungs-Joint-Venture.

Da TRATON SE auf Basis der vertraglichen Vereinbarungen mit Navistar zwei von zehn Sitzen im Board of Directors zustehen und aufgrund bestehender vereinbarter Kooperationen wird die Beteiligung an Navistar im Konzernabschluss unter den At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen.

Am 7. November 2020 gaben TRATON SE und Navistar den Abschluss eines bindenden Zusammenschlussvertrages („Merger Agreement“) bekannt, wonach TRATON SE alle ausstehenden und nicht bereits von TRATON SE gehaltenen Stammaktien von Navistar zu einem Barpreis von 44,50 USD je Stammaktie erwirbt. Zum Zeitpunkt der Einigung hielt TRATON SE 16,7 % der ausstehenden Aktien von Navistar. Der Vollzug der Transaktion wird Mitte 2021 erwartet und unterliegt der Zustimmung durch die Navistar-Aktionäre, den üblichen Vollzugsbedingungen sowie regulatorischen Genehmigungen.

Zum 31. Dezember 2020 betrug der Börsenwert der Anteile an Navistar 596 Mio. € (Vorjahr: 429 Mio. €).

ZUSAMMENGEFASSTE FINANZINFORMATIONEN ZU DEN WESENTLICHEN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN AUF 100 %-BASIS

Mio. €	Sinotruk[1]	Bertrandt[2]	There Holding	Navistar[3]
2020				
Höhe des Anteils in %	25	29	30	17
Langfristige Vermögenswerte	2.578	666	1.190	1.765
Kurzfristige Vermögenswerte	8.755	481	24	3.921
Langfristige Schulden	185	408	–	6.072
Kurzfristige Schulden	7.180	197	0	2.888
Nettobuchwert	3.969	541	1.214	–3.274
Umsatzerlöse	9.072	915	–	6.664
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	538	–19	206	–292
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	–1	–1	10	212
Gesamtergebnis	537	–20	216	–80
Erhaltene Dividenden[4]	30	5	–	–
2019				
Höhe des Anteils in %	25	29	30	17
Langfristige Vermögenswerte	2.351	575	1.131	1.762
Kurzfristige Vermögenswerte	6.127	468	467	4.441
Langfristige Schulden	50	313	–	6.336
Kurzfristige Schulden	4.669	153	0	3.206
Nettobuchwert	3.758	578	1.597	–3.339
Umsatzerlöse	8.047	1.058	–	10.004
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	627	16	–390	216
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	0	–1	1	7
Gesamtergebnis	627	15	–389	223
Erhaltene Dividenden[4]	47	6	–	–

1 Die Bilanzangaben betreffen den Bilanzstichtag zum 30. Juni und die GuV-Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Juli bis zum 30. Juni.
2 Die Bilanzangaben betreffen den Bilanzstichtag zum 30. September und die GuV-Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 30. September.
3 Die Bilanzangaben betreffen den Bilanzstichtag zum 31. Oktober und die GuV-Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. November bis zum 31. Oktober.
4 Anteilige Dividenden nach Abzug von Quellensteuer.

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG VON DEN FINANZINFORMATIONEN ZUM EQUITY-BUCHWERT

Mio. €	Sinotruk	Bertrandt	There Holding	Navistar
2020				
Nettobuchwert 01.01.	3.758	578	1.597	−3.339
Gewinn/Verlust	538	−19	206	−292
Sonstiges Ergebnis	−1	−1	10	212
Veränderung Rücklagen	−124	–	−599	7
Währungsumrechnungsdifferenzen	−56	–	–	153
Dividenden[1]	−146	−16	–	−15
Nettobuchwert 31.12.	3.969	541	1.214	−3.274
Anteiliges Eigenkapital	992	157	361	−547
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	−384	−36	–	923
Buchwert des Equity-Anteils	608	120	361	376
2019				
Nettobuchwert 01.01.	3.395	583	1.764	−3.461
Gewinn/Verlust	627	16	−390	216
Sonstiges Ergebnis	0	−1	1	7
Veränderung Rücklagen	1	–	222	−21
Währungsumrechnungsdifferenzen	−46	–	–	−60
Dividenden[1]	−218	−20	–	−20
Nettobuchwert 31.12.	3.758	578	1.597	−3.339
Anteiliges Eigenkapital	940	167	475	−560
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	−388	80	–	1.007
Buchwert des Equity-Anteils	552	247	475	447

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

ZUSAMMENGEFASSTE ANTEILIGE FINANZINFORMATIONEN DER EINZELN FÜR SICH GENOMMEN UNWESENTLICHEN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Mio. €	2020	2019
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	−25	27
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–
Sonstiges Ergebnis	0	12
Gesamtergebnis	−26	39
Buchwert der Equity-Anteile	1.663	597

Es bestehen nicht erfasste Verluste im Zusammenhang mit den Anteilen an assoziierten Unternehmen in Höhe von 7 Mio. € (Vorjahr: 54 Mio. €). Darüber hinaus bestehen keine Eventualschulden oder Finanzgarantien gegenüber assoziierten Unternehmen.

BETEILIGUNGEN AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Aus Konzernsicht sind die Gemeinschaftsunternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun, China, SAIC-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai, China, und SAIC-Volkswagen Sales Company Ltd., Shanghai, China, aufgrund ihrer Unternehmensgröße zum Bilanzstichtag wesentlich.

FAW-Volkswagen Automotive Company

Die FAW-Volkswagen Automotive Company entwickelt, produziert und vertreibt Pkw. Zwischen Konzernunternehmen und dem Joint Venture Partner China FAW Corporation Limited besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft. Die Hauptniederlassung ist in Changchun, China.

SAIC-Volkswagen Automotive Company

Die SAIC-Volkswagen Automotive Company entwickelt und produziert Pkw. Zwischen Konzernunternehmen und dem Joint Venture Partner Shanghai Automotive Industry Corporation besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft. Die Hauptniederlassung ist in Shanghai, China.

SAIC-Volkswagen Sales Company

Die SAIC-Volkswagen Sales Company vertreibt Pkw für die SAIC-Volkswagen Automotive Company. Zwischen Konzernunternehmen und dem Joint Venture Partner Shanghai Automotive Industry Corporation besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft. Die Hauptniederlassung ist in Shanghai, China.

ZUSAMMENGEFASSTE FINANZINFORMATIONEN ZU DEN WESENTLICHEN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN AUF 100 %-BASIS

Mio. €	FAW-Volkswagen Automotive Company	SAIC-Volkswagen Automotive Company[1]	SAIC-Volkswagen Sales Company
2020			
Höhe des Anteils in %	40	50	30
Langfristige Vermögenswerte	11.504	8.871	932
Kurzfristige Vermögenswerte	9.844	6.509	3.889
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.525	2.711	123
Langfristige Schulden	1.062	843	130
davon finanzielle Verbindlichkeiten[2]	–	–	–
Kurzfristige Schulden	12.759	10.601	4.291
davon finanzielle Verbindlichkeiten[2]	–	–	–
Nettobuchwert	7.528	3.936	399
Umsatzerlöse	46.282	20.350	23.446
Planmäßige Abschreibungen	1.785	1.776	25
Zinserträge	126	62	5
Zinsaufwendungen	6	38	–
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen vor Steuern	4.937	2.187	465
Ertragsteueraufwand	1.272	444	118
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	3.665	1.743	347
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	24	–9	–
Gesamtergebnis	3.689	1.734	347
Erhaltene Dividenden[3]	1.308	1.230	149
2019			
Höhe des Anteils in %	40	50	30
Langfristige Vermögenswerte	12.069	9.355	896
Kurzfristige Vermögenswerte	11.876	8.251	4.477
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	5.423	6.513	210
Langfristige Schulden	1.221	1.130	160
davon finanzielle Verbindlichkeiten[2]	–	–	–
Kurzfristige Schulden	15.321	11.674	4.665
davon finanzielle Verbindlichkeiten[2]	29	1	–
Nettobuchwert	7.403	4.802	548
Umsatzerlöse	44.181	26.922	32.115
Planmäßige Abschreibungen	1.825	2.190	21
Zinserträge	125	53	5
Zinsaufwendungen	4	2	–
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen vor Steuern	4.775	3.594	659
Ertragsteueraufwand	1.251	845	166
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	3.524	2.749	493
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	–49	3	–
Gesamtergebnis	3.475	2.752	493
Erhaltene Dividenden[3]	1.332	1.732	153

1 Die SAIC-Volkswagen Sales Company vertreibt Pkw für die SAIC-Volkswagen Automotive Company. Der bei der SAIC-Volkswagen Automotive Company ausgewiesene Umsatz ist daher im Wesentlichen mit der SAIC-Volkswagen Sales Company erwirtschaftet worden.
2 Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.
3 Anteilige Dividenden nach Abzug von Quellensteuer.

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG VON DEN FINANZINFORMATIONEN ZUM EQUITY-BUCHWERT

Mio. €	FAW-Volkswagen Automotive Company	SAIC-Volkswagen Automotive Company	SAIC-Volkswagen Sales Company
2020			
Nettobuchwert 01.01.	7.403	4.802	548
Gewinn/Verlust	3.665	1.743	347
Sonstiges Ergebnis	24	−9	–
Veränderung Stammkapital	–	–	–
Veränderung Rücklagen	–	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen	−149	−33	0
Dividenden[1]	−3.416	−2.567	−497
Nettobuchwert 31.12.	7.528	3.936	399
Anteiliges Eigenkapital	3.011	1.968	120
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	−792	−803	–
Buchwert des Equity-Anteils	2.219	1.165	120
2019			
Nettobuchwert 01.01.	7.358	5.538	549
Gewinn/Verlust	3.524	2.749	493
Sonstiges Ergebnis	−49	3	–
Veränderung Stammkapital	–	–	–
Veränderung Rücklagen	–	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen	54	37	16
Dividenden[1]	−3.483	−3.524	−509
Nettobuchwert 31.12.	7.403	4.802	548
Anteiliges Eigenkapital	2.961	2.401	164
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	−760	−803	–
Buchwert des Equity-Anteils	2.201	1.599	164

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

ZUSAMMENGEFASSTE ANTEILIGE FINANZINFORMATIONEN DER EINZELN FÜR SICH GENOMMEN UNWESENTLICHEN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Mio. €	2020	2019
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	166	434
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–
Sonstiges Ergebnis	−186	3
Gesamtergebnis	−20	436
Buchwert der Equity-Anteile	3.447	1.887

Es bestehen nicht erfasste Verluste im Zusammenhang mit den Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 26 Mio. € (Vorjahr: 29 Mio. €). Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen bestehen Eventualschulden in Höhe von 248 Mio. € (Vorjahr: 224 Mio. €) und Finanzgarantien in Höhe von 70 Mio. € (Vorjahr: 134 Mio. €). Im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen sind Zahlungsmittel von Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 197 Mio. € (Vorjahr: 276 Mio. €) als Sicherheit hinterlegt und sind damit nicht frei verfügbar.

IFRS 5 – ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Zum 31. Dezember 2019 wurden der RENK AG Teilkonzern sowie die vollkonsolidierte Tochtergesellschaft Autonomous Intelligent Driving (AID) gemäß IFRS 5 als Zur Veräußerung gehaltenen Veräußerungsgruppen klassifiziert, die zum Buchwert bewertet wurden. Die den Veräußerungsgruppen zurechenbaren Vermögenswerte in Höhe von 795 Mio. € sowie Schulden in Höhe von 370 Mio. € wurden zum 31. Dezember 2019 in einem separaten Posten in der Bilanz ausgewiesen.

Der Verkauf von RENK wurde am 6. Oktober 2020 vollzogen, nachdem die erforderlichen Genehmigungen der Aufsichtsbehörden erteilt wurden. Der Verkaufspreis belief sich auf 0,5 Mrd. €.

Die Einbringung der AID erfolgte zum 1. Juni 2020. Aus der Einbringung der AID in die Argo AI zum Zeitwert ergab sich unter Berücksichtigung einer anteiligen Ergebniseliminierung ein nicht liquiditätswirksamer Ertrag im Sonstigen betrieblichen Ergebnis von 0,8 Mrd €.

Konsolidierungsgrundsätze

Die Vermögenswerte und Schulden der in den Konzernabschluss einbezogenen inländischen und ausländischen Unternehmen werden nach den für den Volkswagen Konzern einheitlich geltenden Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden angesetzt. Bei den At Equity bewerteten Unternehmen werden grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden für die Ermittlung des anteiligen Eigenkapitals zugrunde gelegt. Dabei wird auf den letzten geprüften Jahresabschluss der jeweiligen Gesellschaft abgestellt.

Bei erstmalig konsolidierten Tochterunternehmen sind die Vermögenswerte und Schulden grundsätzlich mit ihrem Fair Value zum Erwerbszeitpunkt zu bewerten. Die Wertansätze werden in den Folgejahren fortgeführt. Soweit der Kaufpreis der Beteiligung den Zeitwert der identifizierten Vermögenswerte abzüglich Schulden übersteigt, entsteht ein Goodwill. Dieser wird einem mindestens einmal jährlich durchzuführenden Impairment-Test unterzogen, bei dem die Werthaltigkeit des Goodwill überprüft wird. Ist die Werthaltigkeit nicht mehr gegeben, wird eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen. Anderenfalls wird der Wertansatz des Goodwill unverändert gegenüber dem Vorjahr beibehalten. Soweit der Kaufpreis der Beteiligung den Nettobetrag der identifizierten Vermögenswerte und Schulden unterschreitet, wird die Differenz im Erwerbsjahr ertragswirksam vereinnahmt. Goodwill werden bei den Tochterunternehmen in deren funktionaler Währung geführt. Ein Unterschiedsbetrag, der sich beim Erwerb weiterer Anteile an einem bereits konsolidierten Tochterunternehmen ergibt, wird direkt mit dem Eigenkapital verrechnet. Soweit nicht anders angegeben, wird der Eigenkapitalanteil direkter Minderheiten (nicht beherrschende Anteile) im Erwerbszeitpunkt mit dem auf sie entfallenden Anteil am Zeitwert der Vermögenswerte (ohne Goodwill) und Schulden bestimmt. Bedingte Gegenleistungen werden im Erwerbszeitpunkt mit ihrem beizulegenden Zeitwert bewertet. Spätere Wertänderungen bedingter Gegenleistungen führen grundsätzlich nicht zu einer Anpassung der Bewertung im Erwerbszeitpunkt. Mit der Akquisition verbundene Kosten (Anschaffungsnebenkosten), die nicht der Beschaffung von Eigenkapital dienen, werden nicht dem Kaufpreis hinzugerechnet, sondern sofort als Aufwand erfasst.

Im Rahmen der Konsolidierung erfolgt eine Anpassung der sich aus der Selbstständigkeit der Einzelgesellschaften ergebenden Bilanzierung und Bewertung, so dass diese so dargestellt werden, als gehörten sie zu einer einzigen wirtschaftlichen Einheit. Konzerninterne Vermögenswerte und Schulden, Eigenkapital, Aufwendungen und Erträge sowie Zahlungsströme werden vollständig eliminiert. Die Konzernvorräte und das Anlagevermögen werden um Zwischenergebnisse bereinigt. Konsolidierungsvorgänge unterliegen der Abgrenzung latenter Steuern, wobei aktive und passive latente Steuern saldiert werden, wenn der Steuergläubiger identisch ist und die Fristigkeiten übereinstimmen.

Währungsumrechnung

Fremdwährungsgeschäfte werden in den Einzelabschlüssen der Volkswagen AG und der einbezogenen Tochtergesellschaften mit den Kursen zum Zeitpunkt der Geschäftsvorfälle umgerechnet. In der Bilanz werden monetäre Posten in fremder Währung unter Verwendung des Mittelkurses am Bilanzstichtag angesetzt, wobei die eingetretenen Kursgewinne und -verluste ergebniswirksam erfasst werden. Ausgenommen hiervon sind Währungsumrechnungsdifferenzen aus Darlehensforderungen, die einen Teil der Nettoinvestition in einen ausländischen Geschäftsbetrieb darstellen. Die Abschlüsse ausländischer Gesellschaften werden nach dem Konzept der funktionalen Währung in Euro umgerechnet. Demnach werden Aktiv- und Passivposten mit dem Bilanzstichtagskurs umgerechnet. Das Eigenkapital wird mit Ausnahme der direkt im Eigenkapital erfassten Erträge und Aufwendungen zu historischen Kursen geführt. Die sich hieraus ergebenden Währungsumrechnungsdifferenzen werden bis zum Abgang der Tochtergesellschaft ergebnisneutral behandelt und als gesonderte Position im Eigenkapital ausgewiesen.

Die Posten der Gewinn- und Verlustrechnung werden mit gewichteten Durchschnittskursen in Euro umgerechnet.

Die für die Umrechnung verwendeten Kurse ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

		BILANZ MITTELKURS AM 31.12.		GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DURCHSCHNITTSKURS	
	1 € =	2020	2019	2020	2019
Argentinien	ARS	103,28799	67,23626	100,39080	53,78083
Australien	AUD	1,58605	1,60080	1,61589	1,61071
Brasilien	BRL	6,37555	4,51350	6,27218	4,41485
Großbritannien	GBP	0,89925	0,84995	0,90553	0,87744
Indien	INR	89,69000	80,15450	89,57211	78,86396
Japan	JPY	126,51000	121,89500	126,26457	122,08649
Kanada	CAD	1,56275	1,46205	1,55979	1,48595
Mexiko	MXN	24,41145	21,24340	24,29728	21,56326
Polen	PLN	4,55615	4,25970	4,47717	4,29784
Republik Korea	KRW	1.336,21000	1.296,35000	1.332,54652	1.304,89265
Russland	RUB	91,77540	69,84685	90,25599	72,46709
Schweden	SEK	10,02470	10,44505	10,17259	10,58593
Südafrika	ZAR	18,01515	15,76470	18,11555	16,17716
Tschechische Republik	CZK	26,23900	25,40650	26,30420	25,66983
USA	USD	1,22760	1,12275	1,21663	1,11974
Volksrepublik China	CNY	8,02895	7,81470	7,95821	7,73444

Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze

BEWERTUNGSPRINZIPIEN

Die Bilanzierung im Volkswagen Konzern folgt mit Ausnahme bestimmter Posten, wie zum Beispiel Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente sowie Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen, dem Prinzip der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten. Die für die einzelnen Posten verwendeten Bewertungsmethoden werden im Folgenden näher erläutert.

IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Entgeltlich erworbene immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten aktiviert und – sofern sie eine begrenzte Nutzungsdauer haben – planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Hierbei handelt es sich insbesondere um Software, die in der Regel über drei Jahre abgeschrieben wird.

Forschungskosten werden gemäß IAS 38 als laufender Aufwand ausgewiesen.

Seit dem vierten Quartal 2019 werden Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte und andere selbst erstellte immaterielle Vermögenswerte mit ihren Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert, sofern die zahlungsmittelgenerierende Einheit, der der jeweilige immaterielle Vermögenswerte zuzuordnen ist, werthaltig ist und die übrigen Voraussetzungen für eine Aktivierung erfüllt sind. Sofern mindestens eine der Voraussetzungen für die Aktivierung nicht erfüllt ist, werden die Aufwendungen im Jahr ihrer Entstehung ergebniswirksam erfasst.

Aktivierte Entwicklungskosten umfassen alle dem Entwicklungsprozess direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Produktionsbeginn über die vorgesehene Laufzeit der entwickelten Modelle, Aggregate beziehungsweise Software, die im Allgemeinen zwischen drei und neun Jahren liegt.

Die Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte werden den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen haben in der Regel eine unbestimmte Nutzungsdauer und werden entsprechend nicht planmäßig abgeschrieben. Eine unbestimmte Nutzungsdauer ergibt sich regelmäßig aus der weiteren Nutzung und Pflege einer Marke.

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Goodwill, bei immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie bei immateriellen Vermögenswerten, die noch nicht nutzungsbereit sind, mindestens einmal jährlich durchgeführt. Bei in Nutzung befindlichen Vermögenswerten und anderen immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer erfolgt ein Werthaltigkeitstest nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für eine Wertminderung. Zur Ermittlung der Werthaltigkeit von Goodwill sowie immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer und bestimmter Nutzungsdauer wird im Volkswagen Konzern grundsätzlich der höhere Wert aus Nutzungswert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten der betreffenden zahlungsmittelgenerierenden Einheit herangezogen. In der Regel stellt die jeweilige Marke die zahlungsmittelgenerierende Einheit als Testebene dar. Gemeinschaftlich genutzte Vermögenswerte (sogenannte Corporate Assets) werden dabei anhand von Schlüsselgrößen den zahlungsmittelgenerierenden Einheiten zugeordnet. Basis für die Bewertung des Nutzungswerts ist die vom Management erstellte aktuelle Mittelfristplanung (sogenannte Planungsrunde). Die Planungsperiode erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Diese Planung basiert auf Erwartungen im Hinblick auf die zukünftige weltwirtschaftliche Entwicklung sowie daraus abgeleiteten Annahmen hinsichtlich der Pkw- beziehungsweise Nutzfahrzeuggesamtmärkte, die erwartete Entwicklung der Marktanteile des Volkswagen Konzerns, die Höhe und der Zeitpunkt der Entwicklung von Fahrzeugmodellen und Investitionen in Produktionsanlagen sowie die Entwicklung der Preis- und Kostenstrukturen unter besonderer Berücksichtigung der Transformation zur Elektromobilität und gestiegener regulatorischer Vorgaben. Auf Basis dieser Erwartungen werden auch die Planungen des Segments Finanzdienstleistungen unter Berücksichtigung der jeweiligen Marktdurchdringung, des erwarteten Fahrzeugabsatzes mit Finanzierungs- beziehungsweise Leasingverträgen und weiteren Dienstleistungen sowie regulatorischer Anforderungen erstellt. Die Planungen für das Segment Power Engineering berücksichtigen Erwartungen zur Entwicklung der unterschiedlichen Einzelmärkte. In den Planungen werden dabei angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends (Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisentwicklung) sowie historische Entwicklungen berücksichtigt. Den Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass sich die globale Wirtschaftsleistung und entsprechend die Entwicklung der Automobilmärkte im Jahr 2021 insgesamt erholen wird – vorbehaltlich einer nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie. Das Wachstum wird aller Voraussicht nach

genügen, um etwa das Niveau aus der Zeit vor der Pandemie zu erreichen. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer eine positive Dynamik verzeichnen werden. Wir rechnen außerdem damit, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft auch in den Jahren 2022 bis 2025 fortsetzen wird. Die Automobilmarkt- und Volumenplanung des Volkswagen Konzerns reflektiert die oben genannte regionale Differenzierung und berücksichtigt die Auswirkungen der Covid-19-Pandemie auf die ersten Jahre des Planungszeitraumes. Erwartete Belastungen des Ergebnisses ab 2021 aus der verschärften Abgas- und Verbrauchsgesetzgebung und nachhaltige Effekte aus der Covid-19-Pandemie sollen durch entsprechende Effizienzsteigerungsprogramme kompensiert werden. Die im Rahmen des Werthaltigkeitstests für das Geschäftsjahr 2021 unterstellte Entwicklung der operativen Rendite liegt dabei im Rahmen der Prognose von Volkswagen.

Für die Ermittlung der Cash-flows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Märkte zugrunde gelegt. Die Schätzung der Cash-flows nach Beendigung des Planungszeitraums basiert im Segment Pkw grundsätzlich auf einer Wachstumsrate von bis zu 1 % p.a. (Vorjahr: bis zu 1 % p.a.) und in den Segmenten Power Engineering sowie Nutzfahrzeuge auf einer Wachstumsrate von bis zu 1 % p.a. (Vorjahr: bis zu 1 % p.a.).

Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für den Goodwill und für immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer, im Wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten, werden folgende Kapitalkostensätze (WACC) vor Steuern zugrunde gelegt, die, soweit notwendig, um länderspezifische Abzinsungsfaktoren angepasst werden:

WACC	2020	2019
Segment Pkw	6,8 %	5,7 %
Segment Nutzfahrzeuge	8,7 %	7,7 %
Segment Power Engineering	9,3 %	7,9 %

Die Ermittlung der Kapitalkostensätze basiert auf dem Zinssatz für risikofreie Anlagen, der Marktrisikoprämie und dem Fremdkapitalzinssatz. Darüber hinaus werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren und Verschuldungsgrad berücksichtigt. Die Zusammensetzung der Peer Groups zur Ermittlung der Beta-Faktoren und der Verschuldungsgrade wird fortlaufend überprüft und, falls geboten, angepasst.

Bezüglich der Annahmen im Detailplanungszeitraum wird auf den Prognosebericht verwiesen, der Teil des Lageberichts ist. Für die Folgejahre werden plausible Annahmen über die künftige Entwicklung getroffen. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst.

SACHANLAGEVERMÖGEN

Das Sachanlagevermögen wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten vermindert um planmäßige und, sofern erforderlich, außerplanmäßige Abschreibungen bewertet. Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Die Spezialbetriebsmittel werden unter Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ausgewiesen. Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauern der Sachanlagen werden regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Nutzungsdauer
Gebäude	20 bis 50 Jahre
Grundstückseinrichtungen	10 bis 20 Jahre
Maschinen und technische Anlagen	6 bis 12 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung einschließlich Spezialwerkzeuge	3 bis 15 Jahre

Außerplanmäßige Abschreibungen auf Sachanlagen werden gemäß IAS 36 vorgenommen, wenn der erzielbare Betrag des betreffenden Vermögenswertes unter den Buchwert gesunken ist. Der erzielbare Betrag ist der höhere Wert aus Nutzungswert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten. Die Ermittlung des Nutzungswerts folgt den für immaterielle Vermögenswerte beschriebenen Grundsätzen. Die Abzinsungssätze für produktspezifische Werkzeuge und sonstige Investitionen sind mit den oben je Segment dargestellten Abzinsungssätzen für aktivierte Entwicklungskosten identisch. Sollten die Gründe für eine in Vorjahren vorgenommene außerplanmäßige Abschreibung entfallen, werden Zuschreibungen maximal bis zu dem Betrag vorgenommen, der sich bei einem planmäßigen Abschreibungsverlauf ergeben hätte.

Entsprechend dem wirtschaftlichen Gehalt werden auch Vermögenswerte, die formal im Rahmen einer Sale-and-Leaseback-Transaktion mit Rückkaufsoption auf Dritte übertragen wurden, weiterhin als eigene Vermögenswerte bilanziert.

LEASINGVERHÄLTNISSE

Der Volkswagen Konzern bilanziert Leasingverhältnisse gemäß IFRS 16. Dieser definiert ein Leasingverhältnis als einen Vertrag oder den Teil eines Vertrags, mit dem ein Leasinggeber einem Leasingnehmer das Recht zur Nutzung eines Vermögenswerts für einen vereinbarten Zeitraum gegen eine Gegenleistung gewährt.

Tritt der Volkswagen Konzern als Leasingnehmer auf, erfasst er in seiner Bilanz grundsätzlich für alle Leasingverhältnisse ein Nutzungsrecht und eine Leasingverbindlichkeit. Die Leasingverbindlichkeit wird im Volkswagen Konzern mit dem Barwert der ausstehenden Leasingzahlungen bemessen, während das Nutzungsrecht grundsätzlich mit dem Betrag der Leasingverbindlichkeit zuzüglich direkter Kosten bewertet wird.

Während der Leasinglaufzeit wird das Nutzungsrecht grundsätzlich linear über die Laufzeit des Leasingverhältnisses abgeschrieben. Die Leasingverbindlichkeit wird unter Anwendung der Effektivzinsmethode und Berücksichtigung der Leasingzahlungen fortgeschrieben.

Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte werden in denjenigen Bilanzpositionen ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrundeliegenden Vermögenswerte bilanziert worden wären, wenn sie im wirtschaftlichen Eigentum des Volkswagen Konzerns stehen würden. Die Nutzungsrechte werden daher zum Stichtag unter den langfristigen Vermögenswerten, im Wesentlichen in dem Posten Sachanlagen, ausgewiesen und im Rahmen des nach den Regelungen des IAS 36 durchgeführten Wertminderungstests für Sachanlagen berücksichtigt.

Anwendungserleichterungen bestehen für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse, die der Volkswagen Konzern in Anspruch nimmt und daher für solche Leasingverhältnisse kein Nutzungsrecht und keine Verbindlichkeit ansetzt. Die diesbezüglichen Leasingzahlungen werden als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Als geringwertig wird ein Leasingverhältnis behandelt, sofern der Neuwert des Leasinggegenstands maximal 5.000 € beträgt. Des Weiteren werden die Bilanzierungsvorschriften des IFRS 16 nicht auf Leasingverhältnisse über Immaterielle Vermögenswerte angewendet.

Eine Vielzahl von Leasingverhältnissen enthält Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Bei der Bestimmung der Leasinglaufzeiten werden alle maßgeblichen Fakten und Umstände, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung beziehungsweise Nichtausübung der Option geben, berücksichtigt. Optionale Zeiträume werden bei der Bestimmung der Leasinglaufzeit berücksichtigt, sofern die Ausübung beziehungsweise Nichtausübung der Option hinreichend sicher ist.

VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

Die Bilanzierung von Leasingverhältnissen bei Vermieteten Vermögenswerten basiert auf der Klassifizierung in Operating-Leasing-Verhältnisse und Finanzierungsleasingverhältnisse. Die Klassifizierung erfolgt anhand der Verteilung der mit dem Eigentum am Leasinggegenstand verbundenen Chancen und Risiken.

Bei einem Operating-Leasing-Verhältnis liegen die wesentlichen Risiken und Chancen beim Volkswagen Konzern. Der Leasinggegenstand wird zu fortgeführten Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten im Anlagevermögen des Volkswagen Konzerns bilanziert und die in der Periode vereinnahmten Leasingraten als Ertrag in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. Wertminderungen, die aufgrund des Impairment-Tests nach IAS 36 zu erfassen sind, werden durch außerplanmäßige Abschreibungen berücksichtigt. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise getroffen werden. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten.

Bei einem Finanzierungsleasingverhältnis werden die wesentlichen Chancen und Risiken auf den Leasingnehmer übertragen. Der Leasinggegenstand wird aus dem Anlagevermögen des Volkswagen Konzerns ausgebucht und stattdessen eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswerts aus dem Leasingverhältnis bilanziert.

ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (Investment Property) werden zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert, wobei die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern denen der selbst genutzten Sachanlagen grundsätzlich entsprechen. Bei einer Bewertung Zu fortgeführten Anschaffungskosten werden die Fair Values im Anhang angegeben. Grundlage für die Fair Value Ermittlung ist grundsätzlich ein Ertragswertverfahren auf Basis interner Berechnungen. In diesem Verfahren wird der Ertragswert auf Basis des Rohertrags unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer und eines immobilienspezifischen Vervielfältigers gebäudebezogen ermittelt.

AKTIVIERUNG VON FREMDKAPITALKOSTEN

Für qualifizierte Vermögenswerte werden Fremdkapitalkosten als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchs- oder verkaufsbereiten Zustand erforderlich ist.

AT EQUITY BEWERTETE ANTEILE

Die Anschaffungskosten von nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen werden entsprechend dem auf den Volkswagen Konzern entfallenden Anteil der nach dem Erwerb bei den assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen eingetretenen Eigenkapitalmehrungen und -minderungen unter Berücksichtigung etwaiger Auswirkungen aus einer Kaufpreisallokation fortgeschrieben. Zusätzlich wird bei Vorliegen entsprechender Indikatoren ein Werthaltigkeitstest durchgeführt und bei Bedarf eine außerplanmäßige Abschreibung auf den niedrigeren erzielbaren Betrag erfasst. Die Bestimmung des erzielbaren Betrags folgt den für die Immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer beschriebenen Prinzipien. Entfällt zu einem späteren Zeitpunkt der Grund für die außerplanmäßige Abschreibung, erfolgt eine Zuschreibung auf den Betrag, der sich ohne Erfassung der außerplanmäßigen Abschreibung ergeben hätte.

FINANZINSTRUMENTE

Finanzinstrumente sind Verträge, die bei einem Unternehmen zu einem finanziellen Vermögenswert und bei einem anderen zu einer finanziellen Schuld oder einem Eigenkapitalinstrument führen. Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt bei üblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, das heißt zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten wird anhand des betriebenen Geschäftsmodells und der Struktur der Zahlungsströme bestimmt.

IFRS 9 unterteilt finanzielle Vermögenswerte dabei in folgende Kategorien:
- Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte,
- Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente),
- Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente) und
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte.

Finanzielle Schulden werden in nachstehende Kategorien eingeordnet:
- Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden und
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden.

Die oben dargestellten Kategorien werden im Volkswagen Konzern den Klassen „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“ und „Zum Fair Value bewertet“ zugeordnet.

ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN

Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte werden im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dessen Zielsetzung die Vereinnahmung vertraglicher Zahlungsströme ist (Geschäftsmodell „Halten“). Die Zahlungsströme dieser Vermögenswerte betreffen ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen auf den ausstehenden Kapitalbetrag. Als fortgeführte Anschaffungskosten eines finanziellen Vermögenswertes oder einer finanziellen Schuld wird der Betrag bezeichnet:
- mit dem ein finanzieller Vermögenswert oder eine finanzielle Schuld bei der erstmaligen Erfassung bewertet wurde,
- abzüglich eventueller Tilgungen,
- unter Berücksichtigung etwaiger gebildeter Risikovorsorgen, Abschreibungen für Wertminderungen und Uneinbringlichkeit bei finanziellen Vermögenswerten sowie
- zu- oder abzüglich der kumulierten Verteilung einer etwaigen Differenz zwischen dem ursprünglichen Betrag und dem bei der Endfälligkeit rückzahlbaren Betrag (Agio, Disagio), die mittels der Effektivzinsmethode über die Laufzeit des finanziellen Vermögenswertes oder der finanziellen Schuld verteilt wird.

Bei den finanziellen Schulden, die zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode bilanziert werden, handelt es sich um Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten, Anleihen und Schuldverschreibungen, Darlehen und übrigen Verbindlichkeiten. Gewinne oder Verluste aus der Wertentwicklung der fortgeführten Anschaffungskosten werden einschließlich der Effekte aus Wechselkursveränderungen erfolgswirksam erfasst. Bei kurzfristigen Verbindlichkeiten (Restlaufzeit bis ein Jahr) wird aus Wesentlichkeitsgründen auf eine Auf-/Abzinsung verzichtet.

Um die Kreditbereitstellung an private Haushalte und Unternehmen im Rahmen der Covid-19-Pandemie zu unterstützen, hat die EZB im Rahmen des TLTRO III-Programms zusätzliche Liquidität zu vergünstigten Konditionen bereitgestellt. Nach Einschätzung des Volkswagen Konzerns stellt die Unterstützung eine Zuwendung durch die öffentliche Hand dar. Die Erträge aus diesen Zuwendungen der Öffentlichen Hand im Sinne des IAS 20 werden im Zinsergebnis erfasst.

Bei den Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten handelt es sich um

> Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft,
> Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
> Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten,
> Finanzschulden,
> Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen.

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN

Die Wertänderung von Zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten wird entweder erfolgsneutral im OCI bilanziert oder erfolgswirksam in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst.

In die Kategorie Erfolgsneutral zum Fair Value bilanziert (Fremdkapitalinstrumente) fallen ausschließlich Fremdkapitalinstrumente. Änderungen des Fair Values werden dabei grundsätzlich erfolgsneutral im Eigenkapital nach Berücksichtigung latenter Steuern erfasst. Bei diesen Schuldinstrumenten werden jedoch bestimmte Wertänderungen (Wertminderungen, Fremdwährungsgewinne und -verluste, Zinsen nach der Effektivzinsmethode) sofort erfolgswirksam erfasst.

Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente) werden im Rahmen eines Geschäftsmodells gehalten, dass sowohl die Vereinnahmung vertraglich vereinbarter Cash-flows als auch den Verkauf finanzieller Vermögenswerte vorsieht (Geschäftsmodell „Halten und Verkaufen“).

Finanzielle Vermögenswerte, die ein Eigenkapitalinstrument darstellen, werden ebenfalls zum Fair Value bewertet. Hierbei übt Volkswagen die Option aus, die Bewertungsänderungen ausschließlich erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen, das heißt Gewinne und Verluste aus der Bewertung der Beteiligungen werden niemals in die Gewinn- und Verlustrechnung, sondern bei Abgang in die Gewinnrücklagen umgebucht (ohne Reklassifizierung).

Alle finanziellen Vermögenswerte, die weder Zu fortgeführten Anschaffungskosten noch Erfolgsneutral zum Fair Value bilanziert werden, fallen in die Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Die Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte sehen insbesondere die Realisierung von Cash-flows im Rahmen von Verkäufen von Finanzinstrumenten vor (Geschäftsmodell „Verkaufen“).

In diese Kategorie fallen bei Volkswagen im Wesentlichen

> Sicherungsgeschäfte außerhalb Hedge Accounting und
> Anteile an Investmentfonds.

Die Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Schulden betreffen ausschließlich Derivate außerhalb Hedge Accounting.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value, soweit möglich, anhand von anderen beobachtbaren Inputfaktoren bestimmt. Stehen keine beobachtbaren Inputfaktoren zur Verfügung, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder der Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt und soweit möglich durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

Bei kurzfristigen finanziellen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag beziehungsweise dem Rückzahlungsbetrag.

Die Fair-Value-Option für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten wird im Volkswagen Konzern nicht angewendet.

Finanzielle Vermögenswerte und finanzielle Verbindlichkeiten werden grundsätzlich mit dem Bruttowert ausgewiesen. Eine Saldierung wird nur dann vorgenommen, wenn die Aufrechnung der Beträge zum gegenwärtigen Zeitpunkt vom Volkswagen Konzern rechtlich durchsetzbar ist und die Absicht besteht, tatsächlich zu saldieren.

Tochterunternehmen beziehungsweise assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die aus Wesentlichkeitsgründen nicht konsolidiert werden, fallen nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 und IFRS 7.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE UND HEDGE ACCOUNTING

Unternehmen des Volkswagen Konzerns setzen derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen (sogenannte Grundgeschäfte) ein. Dafür werden als Sicherungsinstrumente entsprechende Derivate verwendet, zum Beispiel Swaps, Termingeschäfte und Optionen. Voraussetzung für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen (Hedge Accounting) ist, dass der eindeutige Sicherungszusammenhang zwischen Grundgeschäft und Sicherungsinstrument dokumentiert und dessen Effektivität nachgewiesen ist.

Die bilanzielle Berücksichtigung der Fair Value Änderungen der Sicherungsinstrumente ist von der Art der Sicherungsbeziehung abhängig. Im Falle der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair-Value-Hedges) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Fair Value angesetzt. Gegebenenfalls werden mehrere Risikoanteile der Grundgeschäfte zu einem Portfolio zusammengefasst. Bei einem Fair-Value-Hedge auf Portfoliobasis erfolgt die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts wie beim Fair-Value-Hedging auf Einzelgeschäftsbasis. Bewertungsänderungen der Sicherungsgeschäfte und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam erfasst. Im Volkswagen Konzern werden neben den Regelungen des IFRS 9 die Regelungen des IAS 39 zu Portfolio-Hedges zur Absicherung des Zinsrisikos im Konzernbereich Finanzdienstleistungen angewendet.

Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum Fair Value. Der designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments ist erfolgsneutral im OCI I und der nicht designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments erfolgsneutral im OCI II zu bilanzieren. Erst mit der Realisierung des Grundgeschäfts werden diese erfolgswirksam erfasst. Der ineffektive Teil eines Cash-flow-Hedges wird sofort erfolgswirksam angesetzt.

Derivate, die im Volkswagen Konzern nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zur Sicherung der Zins-, Währungs-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken dienen, die jedoch die strengen Kriterien des IFRS 9 hinsichtlich der Anwendung von Hedge Accounting nicht erfüllen, werden in die Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden eingeordnet (im Folgenden auch als Derivate außerhalb Hedge Accounting bezeichnet). Dies gilt auch für Optionen auf Unternehmensanteile. Wenn externe Sicherungsgeschäfte auf konzerninterne Grundgeschäfte abgeschlossen werden, die im Konzernabschluss eliminiert werden, sind diese Derivate ebenfalls grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen. Die Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente oder Teile von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Hierzu zählen beispielsweise die nicht designierten Devisentermingeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen, Zinssicherungsinstrumente, Warentermingeschäfte sowie Devisentermingeschäfte auf Warentermingeschäfte.

FORDERUNGEN AUS FINANZIERUNGSLEASING-VERTRÄGEN

Als Leasinggeber – im Allgemeinen von Fahrzeugen – wird im Falle von Finanzierungsleasing, das heißt, wenn im Wesentlichen alle Risiken und Chancen auf den Leasingkunden übergegangen sind, eine Forderung in Höhe des Nettoinvestitionswertes bilanziert.

WERTBERICHTIGUNGEN AUF FINANZINSTRUMENTE

Finanzielle Vermögenswerte unterliegen Ausfallrisiken, welche durch die Bilanzierung einer Risikovorsorge oder bei bereits eingetretenen Verlusten durch Erfassung einer Wertminderung berücksichtigt werden. Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Segments Finanzdienstleistungen wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und portfoliobasierten Wertberichtigungen Rechnung getragen.

Im Einzelnen wird für diese finanziellen Vermögenswerte nach konzerneinheitlichen Maßstäben eine Risikovorsorge in Höhe des erwarteten Ausfalls (expected-loss) gebildet. Aus dieser Risikovorsorge werden dann die tatsächlichen Einzelwertberichtigungen der eingetretenen Ausfälle erfasst. Ein potenzieller Wertberichtigungsbedarf wird nicht nur bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug von mehr als 90 Tagen, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen, sondern auch für nicht überfällige Forderungen angenommen.

Für die Ermittlung portfoliobasierter Wertberichtigungen werden nicht-signifikante Forderungen sowie signifikante Individualforderungen ohne Hinweise auf Wertminderungen anhand vergleichbarer Kreditrisikomerkmale zu homogenen Portfolios zusammengefasst und nach Risikoklassen aufgeteilt. Für die Ermittlung der Wertminderungshöhe werden durchschnittliche historische Ausfallwahrscheinlichkeiten in Verbindung mit zukunftsbezogenen Parametern des jeweiligen Portfolios herangezogen.

Kreditausfallrisiken sind für sämtliche finanzielle Vermögenswerte zu betrachten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten oder Erfolgsneutral zum Fair Value (Fremdkapitalinstrumente) bewertet werden sowie für Vertragsvermögenswerte gemäß IFRS 15 und Forderungen aus Leasingverträgen, die unter IFRS 16 fallen. Die Wertminderungsvorschriften gelten auch für Risiken aus außerbilanziellen unwiderruflichen Kreditzusagen und für die Bewertung von Finanzgarantien.

Die Berücksichtigung von Wertminderungen bei Forderungen außerhalb des Segments Finanzdienstleistungen erfolgt grundsätzlich durch ein vereinfachtes Verfahren unter Berücksichtigung historischer Ausfallquoten zuzüglich zukunftsbezogener Informationen sowie durch Einzelwertberichtigungen.

LATENTE STEUERN

Aktive latente Steuern werden grundsätzlich für steuerlich abzugsfähige temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz, auf steuerliche Verlustvorträge und Steuerguthaben erfasst, sofern damit zu rechnen ist, dass sie genutzt werden können. Passive latente Steuern werden grundsätzlich für sämtliche zu versteuernde temporäre Differenzen zwischen den Wertansätzen der Steuerbilanz und der Konzernbilanz gebildet (Temporary-Konzept).

Die Abgrenzungen werden in Höhe der voraussichtlichen Steuerbelastung beziehungsweise -entlastung nachfolgender Geschäftsjahre auf der Grundlage des zum Zeitpunkt der Realisation zu erwartenden Steuersatzes vorgenommen. Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden grundsätzlich erst berücksichtigt, wenn der Gewinnverwendungsbeschluss vorliegt.

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Der Bewertung von aktiven latenten Steuern für steuerliche Verlustvorträge werden in der Regel zukünftige zu versteuernde Einkommen im Rahmen eines Planungszeitraums von fünf Geschäftsjahren zugrunde gelegt.

Aktive latente Steuern werden mit passiven latenten Steuern, wenn sie denselben Steuergläubiger betreffen und sich die Laufzeiten entsprechen, verrechnet.

VORRÄTE

In den Vorräten werden Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Handelswaren sowie unfertige und fertige eigene Erzeugnisse zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert ausgewiesen. Der Ansatz der Herstellungskosten erfolgt auf Basis der direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens werden grundsätzlich nach der Durchschnittsmethode bewertet.

ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE LANGFRISTIGE VERMÖGENSWERTE UND AUFGEGEBENE GESCHÄFTSBEREICHE

Langfristige Vermögenswerte oder Gruppen von Vermögenswerten und Schulden sind nach IFRS 5 als Zur Veräußerung gehalten zu klassifizieren, wenn deren Buchwerte hauptsächlich durch Veräußerung und nicht durch die fortgesetzte Nutzung realisiert werden. Diese Vermögenswerte werden zum niedrigeren Wert aus Buchwert und Fair Value abzüglich Veräußerungskosten bewertet und in der Bilanz separat innerhalb der kurzfristigen Vermögenswerte beziehungsweise Schulden ausgewiesen.

Nicht fortgeführte Aktivitäten sind abgrenzbare Geschäftsbereiche, die entweder bereits veräußert wurden oder zur Veräußerung vorgesehen sind. Die Vermögenswerte und Schulden von zur Veräußerung vorgesehenen Aktivitäten stellen Veräußerungsgruppen dar, die nach den gleichen Prinzipien wie zur Veräußerung gehaltene langfristige Vermögenswerte zu bewerten und darzustellen sind. Die Erträge und Aufwendungen nicht fortgeführter Aktivitäten werden in der Gewinn- und Verlustrechnung – nach dem Ergebnis fortgeführter Geschäftsbereiche – in einer Position als Ergebnis aus nicht fortgeführten Aktivitäten ausgewiesen. Entsprechende Veräußerungsergebnisse sind im Ergebnis nicht fortgeführter Aktivitäten enthalten. Die Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung werden entsprechend angepasst.

PENSIONSRÜCKSTELLUNGEN

Die versicherungsmathematische Bewertung der Pensionsrückstellungen beruht auf dem in IAS 19 vorgeschriebenen Anwartschaftsbarwertverfahren für leistungsorientierte Zusagen auf Altersversorgung. Bei diesem Verfahren werden neben den am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften auch künftig zu erwartende Steigerungen von Gehältern und Renten sowie erfahrungsbasierte Fluktuationsraten berücksichtigt. Neubewertungen werden nach Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral in den Gewinnrücklagen erfasst.

ERTRAGSTEUERRÜCKSTELLUNGEN

Die Steuerrückstellungen enthalten Verpflichtungen aus laufenden Ertragsteuern. Latente Steuern werden in gesonderten Posten der Bilanz und der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen. Mittels der bestmöglichen Schätzung werden für potenzielle Steuerrisiken Rückstellungen passiviert.

AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG

Die aktienbasierte Vergütung umfasst virtuelle Aktien und Performance Shares. Die Verpflichtungen aus aktienbasierten Vergütungen werden gemäß IFRS 2 als „cash-settled plan“ bilanziert. Für diese in bar zu erfüllenden Vergütungspläne erfolgt die Bewertung während der Laufzeit zum Fair Value der über ein anerkanntes Optionspreismodell ermittelt wird. Der insgesamt zu erfassende Vergütungsaufwand entspricht der tatsächlichen Auszahlung und wird über den Erdienungszeitraum verteilt.

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Gemäß IAS 37 werden Rückstellungen gebildet, soweit gegenüber Dritten eine gegenwärtige Verpflichtung aus einem vergangenen Ereignis besteht, die künftig wahrscheinlich zu einem Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen führt und deren Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

Rückstellungen, die nicht schon im Folgejahr zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Im Euro-Währungsraum wurde ein durchschnittlicher Zinssatz von – 0,23 % (Vorjahr: – 0,10 %) verwendet. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen. Rückstellungen werden nicht mit Rückgriffsansprüchen verrechnet.

Im Rahmen des Versicherungsgeschäfts werden die Versicherungsverträge nach den Vorschriften des IFRS 4 bilanziert. Das in Rückdeckung übernommene Versicherungsgeschäft wird jahrgenau ohne Zeitverzögerung bilanziert. Rückstellungen werden grundsätzlich nach den vertragsgemäßen Aufgaben der Zedenten gebildet. Für die Ermittlung der Schadensrückstellung werden Schätzmethoden auf Grundlage von Annahmen über die weitere Schadensentwicklung angewendet. Weitere versicherungstechnische Rückstellungen entfallen auf die Stornorückstellung.

Die Anteile der Rückversicherer an den Rückstellungen sind entsprechend den vertraglichen Vereinbarungen mit den Retrozessionären errechnet und werden unter den Sonstigen Vermögenswerten ausgewiesen.

EVENTUALVERBINDLICHKEITEN

Sofern die Kriterien für die Bildung einer Rückstellung nicht erfüllt sind, der Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen aber nicht unwahrscheinlich ist, wird über diese Verpflichtungen im Konzernanhang berichtet (siehe Angabe „Eventualverbindlichkeiten“). Eine Passivierung dieser Sachverhalte erfolgt erst, wenn sich die Verpflichtungen konkretisiert haben, das heißt der Abfluss von Ressourcen mit wirtschaftlichem Nutzen wahrscheinlich geworden ist und ihre Höhe zuverlässig geschätzt werden kann.

VERBINDLICHKEITEN

Langfristige Verbindlichkeiten stehen zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz. Differenzen zwischen den historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.

Verbindlichkeiten gegenüber Gesellschaftern von Personengesellschaften aus kündbaren Gesellschaftsanteilen werden erfolgswirksam zum Barwert des Abfindungsanspruchs am Bilanzstichtag bewertet.

Verbindlichkeiten aus Leasingverträgen werden mit dem Barwert der Leasingraten ausgewiesen.

Kurzfristige Verbindlichkeiten werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

ERTRAGS- UND AUFWANDSREALISIERUNG

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen sowie Sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht beziehungsweise wenn der Kunde die Verfügungsgewalt über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat. Bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugverkäufen und Originalteilverkäufen wird die Leistung durch das Unternehmen regelmäßig mit Auslieferung erbracht, da damit die Verfügungsmacht übertragen wird sowie das Bestandsrisiko und, soweit die Auslieferung an einen Händler erfolgt, auch regelmäßig die Preisfestsetzung übergeht. Die Erlöse werden abzüglich der Erlösschmälerungen (Skonti, Preisnachlässe, Kundenboni und Rabatte) ausgewiesen. Erlösschmälerungen und andere variable Gegenleistungen werden im Volkswagen Konzern sowohl auf Basis von Erfahrungswerten als auch unter Berücksichtigung der jeweiligen aktuellen Gegebenheiten bewertet. Fahrzeuge werden in der Regel mit einem Zahlungsziel verkauft. Zwischen Auslieferung des Fahrzeugs und Zahlungseingang wird eine Forderung aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Eine darin enthaltene Finanzierungskomponente wird nur dann abgegrenzt, wenn der Zeitraum zwischen Leistung und Gegenleistung länger als ein Jahr ist und der abzugrenzende Betrag wesentlich ist.

Erträge aus der Kundenfinanzierung und dem Finanzierungsleasing werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode realisiert und unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Bei der Vergabe von un- oder unterverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse um die gewährten Zinsvorteile verringert. Erlöse aus Operating-Leasing-Verträgen werden linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt.

Bei Verträgen, bei denen die Leistung über einen Zeitraum erbracht wird, erfolgt die Umsatzrealisation abhängig von der Art der erbrachten Leistung entweder nach Leistungsfortschritt oder aus Vereinfachungsgründen linear; letzteres allerdings nur dann, wenn die lineare Umsatzrealisierung nicht wesentlich von einer Realisierung nach Leistungsfortschritt abweicht. Der Leistungsfortschritt errechnet sich in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). Die angefallenen Auftragskosten stellen regelmäßig den besten Maßstab für die Messung des Erfüllungsgrades der Leistungsverpflichtungen dar. Sofern das Ergebnis aus einer Leistungsverpflichtung, die über einen Zeitraum erbracht wird, noch nicht ausreichend sicher ist, das Unternehmen jedoch erwartet, dass es mindestens seine Kosten vom Kunden erstattet bekommt, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst (zero profit margin method). Sofern die erwarteten Kosten die erwarteten Umsatzerlöse übersteigen, wird der erwartete Verlust sofort in voller Höhe als Aufwand berücksichtigt, indem zugehörige aktivierte Vermögenswerte wertberichtigt und gegebenenfalls auch Rückstellungen gebildet werden. Da es sich bei Verträgen im Bereich der Langfristfertigung bis zur Fertigstellung beziehungsweise bis zur Zahlung durch den Kunden regelmäßig um bedingte Forderungen gegenüber den Kunden handelt, werden entsprechende vertragliche Vermögenswerte ausgewiesen. Sobald die Leistung des Unternehmens vollständig erbracht ist, wird eine Forderung aus Lieferung und Leistung bilanziert.

Beinhaltet ein Vertrag mehrere abgrenzbare Bestandteile (Mehrkomponentenverträge), werden diese entsprechend voranstehender Prinzipien separat realisiert.

Werden Serviceleistungen für den Kunden bereits zusammen mit dem Fahrzeug veräußert und durch den Kunden im Voraus bezahlt, erfasst der Konzern bis zur Leistungserbringung eine entsprechende vertragliche Verbindlichkeit. Beispiele für Serviceleistungen, die vom Kunden im Voraus bezahlt werden, sind Inspektions-, Wartungs- und bestimmte Garantieverträge sowie Mobile Online Dienste. Für Anschlussgarantien, die jedem Kunden für ein bestimmtes Modell gewährt werden, wird in der Regel entsprechend dem Vorgehen bei gesetzlichen Gewährleistungen eine Rückstellung bilanziert. Wenn die Garantie für den Kunden optional ist oder sie eine zusätzliche Serviceleistung enthält, wird der zugehörige Umsatz abgegrenzt und über die Garantielaufzeit realisiert.

Erlöse aus dem Verkauf von Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) einer Konzerngesellschaft besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsabschluss ein fester Rückkaufpreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisierung des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufspreis und Barwert des Rückkaufspreises ratierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte bei kurzfristigen Vertragslaufzeiten in den Vorräten und bei langfristigen Vertragslaufzeiten in den Vermieteten Vermögenswerten bilanziert.

Die Bewertung der Umsatzerlöse erfolgt grundsätzlich zum Vertragspreis. Sofern in einem Vertrag eine variable Gegenleistung vereinbart wurde (zum Beispiel volumenabhängige Bonifizierungen), wird der Umsatz aufgrund der Vielzahl der Verträge in der Regel mithilfe der Erwartungswertmethode geschätzt. In Ausnahmefällen kommt auch die Methode des wahrscheinlichsten Betrags zum Einsatz. Nach der Schätzung der zu erwartenden Umsatzerlöse wird zusätzlich geprüft, ob Unsicherheiten bestehen, die eine Reduzierung des zunächst realisierten Umsatzes notwendig machen, um die Gefahr einer nachträglichen negativen Umsatzkorrektur nahezu ausschließen zu können. Erstattungsrückstellungen resultieren vor allem aus Händlerboni.

Bei Mehrkomponentenverträgen wird der Transaktionspreis auf Basis relativer Einzelveräußerungspreise auf die verschiedenen Leistungsverpflichtungen des Vertrags verteilt. Im Konzernbereich Automobile werden die Nicht-Fahrzeugleistungen aus Wesentlichkeitsgründen regelmäßig mit deren Einzelveräußerungspreis angesetzt.

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Herstellungskosten sowie die Einstandskosten des Handelsgeschäfts ausgewiesen. Darüber hinaus sind in dieser Position auch die Kosten der Dotierung von Rückstellungen für Gewährleistungen enthalten. Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen auf Entwicklungskosten werden ebenfalls unter den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen. Korrespondierend zum Ausweis der Zins- und Provisionserträge in den Umsatzerlösen werden die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen und die Provisionsaufwendungen in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen.

Dividendenerträge werden zum Zeitpunkt ihres rechtlichen Entstehens erfasst.

ZUWENDUNGEN DER ÖFFENTLICHEN HAND

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden bei der Feststellung des Buchwerts des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust ausgewiesen. Soweit ein Anspruch auf eine Zuwendung nachträglich entsteht, wird der auf frühere Perioden entfallende Betrag der Zuwendung erfolgswirksam vereinnahmt.

Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden in der Periode erfolgswirksam in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen. Zuwendungen in Form nicht monetärer Vermögenswerte (zum Beispiel kostenlose Nutzung von Grund und Boden oder kostenlose Überlassung von Ressourcen) werden in einem Merkposten angesetzt.

SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN DES MANAGEMENTS

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind zu einem gewissen Grad Annahmen zu treffen und Schätzungen vorzunehmen, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie auf die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten der Berichtsperiode auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:

Sowohl die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht finanzieller Vermögenswerte (insbesondere Goodwill, Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten und Spezialbetriebsmittel) sowie nach der Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen als auch die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Unternehmensanteilen und Optionen auf solche erfordern Annahmen bezüglich der zukünftigen Cash-flows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus sowie des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Einschätzungen zur Ableitung der Cash-flows beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, die Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie auf die Profitabilität der Produkte des Volkswagen Konzerns. Die Werthaltigkeit der Vermieteten Vermögenswerte des Konzerns hängt zudem insbesondere vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt. Nähere Informationen zum Werthaltigkeitstest sowie zu den verwendeten Bewertungsparametern finden sich in den Ausführungen zu den Immateriellen Vermögenswerten in der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze".

Die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses übernommener Vermögenswerte und Schulden erfolgt, soweit keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind, anhand anerkannter Bewertungsverfahren wie der Lizenzpreisanalogiemethode oder der Residualwertmethode.

Die Bestimmung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten verlangt Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich werden die Einschätzungen unter Berücksichtigung aktueller Marktdaten sowie Ratingklassen und Scoringinformationen aus Erfahrungswerten abgeleitet. Weitere Details zur Ermittlung der Wertberichtigungen ist den Angaben „IFRS 7 (Finanzinstrumente)" und „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente" zu entnehmen.

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert ebenfalls auf der Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungsfaktors. Soweit möglich wird ebenfalls auf Erfahrungen oder externe Gutachten zurückgegriffen. Die der Berechnung der Pensionsrückstellungen zugrunde gelegten Annahmen sind der Angabe „Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen“ zu entnehmen. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste aus Änderungen von Bewertungsparametern werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und haben keinen Einfluss auf das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis. Die Änderung von Schätzungen bezüglich der Höhe Sonstiger Rückstellungen ist stets erfolgswirksam zu erfassen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst. Aufgrund des Ansatzes von Erwartungswerten kommt es regelmäßig zur Auflösung ungenutzter beziehungsweise Nachdotierung von Rückstellungen. Analog zu den Aufwendungen aus der Neubildung von Rückstellungen werden auch die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in den jeweiligen Funktionsbereichen erfasst. Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des Kulanzverhaltens ermittelt. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle zu treffen.

Bei den im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Vorsorgen wurden in Abhängigkeit von Baureihe, Modelljahr und Land vor allem Annahmen zu den Arbeitszeiten, Materialkosten und Lohnstundensätzen getroffen. Daneben werden Annahmen hinsichtlich zukünftiger Wiederveräußerungspreise für zurückgekaufte Fahrzeuge getroffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde, die auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie beispielsweise Erfahrungswerte, beruhen. Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten sowie den mit der Dieselthematik verbundenen rechtlichen Risiken sind der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“ zu entnehmen.

Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen beziehungsweise für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen Sonstige Rückstellungen passiviert.

Die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden laufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen.

Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos. Ob eine Mehrzahl von steuerlichen Unsicherheiten einzeln oder in Gruppen bilanziert wird, macht Volkswagen je betrachtetem Einzelfall davon abhängig, welche Darstellung sich besser für die Vorhersage der Realisierung des steuerlichen Risikos eignet. Insbesondere bei Verträgen über grenzüberschreitenden, konzerninternen Lieferungen und Leistungen ist die Bestimmung der Preise von einzelnen Produkten und Dienstleistungen komplex, da in vielen Fällen keine Marktpreise für eigene Produkte zu beobachten sind oder der Rückgriff auf Marktpreise von ähnlichen Produkten aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit mit Unsicherheiten behaftet ist. Die Bepreisung erfolgt in diesen Fällen – auch für steuerliche Zwecke – auf Basis von einheitlichen, betriebswirtschaftlich anerkannten Bewertungsverfahren.

Durch abweichende Entwicklungen von den im Rahmen der Rückstellungsbildung getroffenen Annahmen kann es zu Unterschieden im Vergleich zu den ursprünglich erwarteten Schätzwerten kommen.

Ein Überblick über die Sonstigen Rückstellungen ist der Angabe „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen“ zu entnehmen.

Die Erfassung von Zuwendungen der öffentlichen Hand basiert auf der Einschätzung, ob eine angemessene Sicherheit darüber besteht, dass die Konzerngesellschaften die für die Gewährung der Zuwendung geforderten Bedingungen erfüllen und die Zuwendungen auch gewährt werden. Diese Einschätzung basiert auf der Art des Rechtsanspruchs sowie den Erfahrungen der Vergangenheit.

Die Schätzung der Nutzungsdauer im abnutzbaren Anlagevermögen basiert auf Erfahrungswerten und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung. Bei einer Änderung der Einschätzung kommt es zu einer Anpassung der Restnutzungsdauer und gegebenenfalls einer außerplanmäßigen Abschreibung.

Die Schätzung der Laufzeit von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 basiert auf der unkündbaren Grundmietzeit des Leasingverhältnisses sowie der Einschätzung der Ausübung bestehender Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Die Festlegung der Laufzeit sowie der verwendeten Diskontierungszinssätze hat Einfluss auf die Höhe der Nutzungsrechte und der Leasingverbindlichkeiten.

Bei der Ermittlung aktiver latenter Steuern sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Einkommens sowie der Zeitpunkte der Realisierung der aktiven latenten Steuern erforderlich.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Da die künftige Geschäftsentwicklung Unsicherheiten unterliegt, die sich teilweise der Steuerung des Konzerns entziehen, sind die Annahmen und Schätzungen weiterhin hohen Unsicherheiten ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die kurz- und mittelfristig prognostizierten Cash-flows sowie die verwendeten Diskontierungssätze.

Durch von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen dieser Rahmenbedingungen können die sich einstellenden Beträge von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten abweichen. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.

Bedingt durch die globale Ausbreitung des Coronavirus SARS-COV-2, die damit verbundenen restriktiven Maßnahmen und die daraus resultierenden Einschnitte auf der Nachfrage- und Angebotsseite verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2020 ein negatives Wachstum von 4,0 % (Vorjahr: positives Wachstum von 2,6 %).

Den Planungen im Volkswagen Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass sich die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2021 insgesamt erholen wird – vorbehaltlich einer nachhaltig erfolgreichen Eindämmung der Covid-19-Pandemie.

Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen insbesondere Annahmen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung der Automobilmärkte sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde. Diese sowie weitere Annahmen werden ausführlich im Prognosebericht, der Bestandteil des Konzern-Lageberichts ist, erläutert.

Segmentberichterstattung

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

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

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

Im Segment Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen, Spezialgetrieben und Komponenten der Antriebstechnik abgebildet. Bis Oktober 2020 war hier auch das Geschäft von Renk enthalten; für weitere Informationen siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse".

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 Ergebnisanteile der Gemeinschaftsunternehmen sind in der Segmentberichterstattung im Equity-Ergebnis der jeweiligen Segmente enthalten.

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

Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden ohne Investitionen in Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen ausgewiesen.

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

BERICHTSSEGMENTE 2019

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	186.511	25.401	3.995	36.446	252.353	280	252.632
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	15.762	1.043	2	3.714	20.522	−20.522	–
Umsatzerlöse	202.273	26.444	3.997	40.160	272.875	−20.242	252.632
Planmäßige Abschreibungen	14.622	2.280	420	8.080	25.402	−996	24.406
Außerplanmäßige Abschreibungen	201	1	–	538	740	209	949
Zuschreibungen	886	71	2	181	1.140	−15	1.124
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	15.610	1.653	−93	3.212	20.381	−3.422	16.960
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	3.053	225	−1	71	3.349	–	3.349
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	−1.582	−70	1	−64	−1.715	−238	−1.953
At Equity bewertete Anteile	6.232	1.118	34	784	8.169	–	8.169
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	17.098	1.460	197	223	18.977	423	19.401

BERICHTSSEGMENTE 2020

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	160.674	21.114	3.638	37.223	222.649	235	222.884
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	15.310	1.042	2	3.555	19.908	−19.908	–
Umsatzerlöse	175.984	22.156	3.640	40.778	242.557	−19.673	222.884
Planmäßige Abschreibungen	15.428	2.309	379	8.647	26.763	−1.014	25.749
Außerplanmäßige Abschreibungen	370	179	64	742	1.355	−49	1.306
Zuschreibungen	32	1	–	204	237	−8	229
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	8.381	−79	−482	3.012	10.832	−1.157	9.675
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	2.615	85	−3	60	2.756	–	2.756
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	−3	−170	−2	−296	−471	−294	−765
At Equity bewertete Anteile	8.129	1.135	29	786	10.080	–	10.080
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	15.677	1.309	147	208	17.340	405	17.745

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	2020	2019
Segmentumsätze	**242.557**	**272.875**
Nicht zugeordnete Bereiche	997	969
Konzernfinanzierung	27	28
Konsolidierung/Holdingfunktion	−20.698	−21.239
Konzernumsätze	**222.884**	**252.632**
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	**10.832**	**20.381**
Nicht zugeordnete Bereiche	−28	−72
Konzernfinanzierung	−8	−38
Konsolidierung/Holdingfunktion	−1.121	−3.312
Operatives Ergebnis	**9.675**	**16.960**
Finanzergebnis	**1.991**	**1.396**
Konzernergebnis vor Steuern	**11.667**	**18.356**

NACH REGIONEN 2019

Mio. €	Deutschland	Europa/Übrige Märkte[1]	Nord-amerika	Südamerika	Asien-Pazifik	Sicherungs-geschäfte Umsatzerlöse	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	48.991	105.009	43.351	11.297	43.974	11	252.632
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	101.092	47.353	26.771	3.064	3.562	–	181.842

1 Ohne Deutschland.

NACH REGIONEN 2020

Mio. €	Deutschland	Europa/Übrige Märkte[1]	Nord-amerika	Südamerika	Asien-Pazifik	Sicherungs-geschäfte Umsatzerlöse	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	42.847	90.652	36.810	8.632	44.288	−345	222.884
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	105.630	47.680	23.852	2.323	3.611	–	183.096

1 Ohne Deutschland.

Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

Die Allokation regionsübergreifender konzerninterner Sachverhalte in Bezug auf das Segmentvermögen wird einheitlich gemäß den wirtschaftlichen Eigentumsverhältnissen dargestellt.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 2019

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	154.377	17.387	–	–	171.764	−14.552	157.212
Originalteile	13.329	3.464	–	–	16.793	−117	16.676
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	12.583	1.415	–	–	13.997	−549	13.449
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	11.496	641	–	–	12.137	−21	12.116
Power Engineering	–	–	3.997	–	3.997	−2	3.994
Motorräder	603	–	–	–	603	0	603
Vermiet- und Leasinggeschäft	986	1.735	0	30.795	33.517	−4.370	29.147
Zinsen und ähnliche Erträge	235	5	–	8.031	8.271	−205	8.066
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	−143	−18	–	0	−161	171	11
Sonstige Umsatzerlöse	8.808	1.814	–	1.334	11.956	−597	11.359
	202.273	**26.444**	**3.997**	**40.160**	**272.875**	**−20.242**	**252.632**

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 2020

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	129.913	13.385	–	–	143.298	−13.703	129.595
Originalteile	11.755	3.249	–	–	15.004	−118	14.886
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	11.716	1.455	–	–	13.171	−637	12.535
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	12.625	669	–	–	13.294	−41	13.253
Power Engineering	–	–	3.640	–	3.640	−2	3.638
Motorräder	567	–	–	–	567	–	567
Vermiet- und Leasinggeschäft	767	1.698	0	31.608	34.073	−4.334	29.739
Zinsen und ähnliche Erträge	192	8	–	7.707	7.907	−261	7.646
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	−357	−18	–	0	−375	30	−345
Sonstige Umsatzerlöse	8.806	1.709	–	1.463	11.978	−608	11.370
	175.984	**22.156**	**3.640**	**40.778**	**242.557**	**−19.673**	**222.884**

Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Umsatzerlöse des Konzerns nach Segmenten und Märkten dargestellt.

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

Von den in der abgelaufenen Periode realisierten Umsatzerlösen waren Umsatzerlöse in Höhe von 6.815 Mio. € (Vorjahr: 6.333 Mio. €) in den vertraglichen Verbindlichkeiten am 1. Januar 2020 enthalten.

345 Mio. € (Vorjahr: 359 Mio. €) der in der abgelaufenen Periode realisierten Umsatzerlöse gehören zu Leistungsverpflichtungen, die bereits in einer früheren Periode erfüllt wurden.

Neben den im Segment Power Engineering bestehenden Leistungsverpflichtungen von 3.676 Mio. € (Vorjahr: 3.967 Mio. €), von denen im Wesentlichen eine Erfüllung beziehungsweise Umsatzrealisation bis zum 31. Dezember 2021 erwartet wird, betreffen die darüber hinaus im Volkswagen Konzern zum Bilanzstichtag noch unerfüllten Leistungsverpflichtungen zum weitaus überwiegenden Teil Fahrzeugauslieferungen. Diese Auslieferungen sind zum Aufstellungszeitpunkt zum großen Teil bereits erfolgt beziehungsweise erfolgen im ersten Quartal 2021. Im Rahmen der Ermittlung der Beträge für den Bereich Power Engineering wurden sowohl Verträge, die eine Laufzeit von bis zu einem Jahr haben, als auch Dienstleistungsverträge, bei denen der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse jeweils genau in der Höhe realisiert, wie der Kunde von den Leistungen des Unternehmens profitiert, berücksichtigt. Im Fall von variablen Gegenleistungen werden Umsatzerlöse nur in dem Umfang realisiert, wie eine ausreichende Sicherheit gegeben ist, dass diese Umsätze nachträglich nicht zurückgenommen beziehungsweise negativ korrigiert werden müssen.

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 2.303 Mio. € (Vorjahr: 2.705 Mio. €) ausgewiesen.

Die Kosten der Umsatzerlöse enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte (im Wesentlichen Entwicklungskosten), Sachanlagen (im Wesentlichen Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung) und Vermietvermögen in Höhe von 1.180 Mio. € (Vorjahr: 830 Mio. €). Die außerplanmäßigen Abschreibungen des Berichtsjahres auf Immaterielle Vermögenswerte und das Sachanlagevermögen in Höhe von insgesamt 356 Mio. € (Vorjahr: 295 Mio. €) resultieren vor allem aus verringerten Nutzungswerten verschiedener Produkte im Segment Pkw aufgrund von Markt- und Wechselkursrisiken sowie insbesondere erwarteten Volumenrückgängen. Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte in Höhe von 824 Mio. € (Vorjahr: 535 Mio. €) sind im Wesentlichen dem Segment Finanzdienstleistungen zuzuordnen. Sie ergeben sich aus den fortlaufend aktualisierten internen und externen Informationen, die in die Restwertprognosen der Fahrzeuge eingehen. Davon betreffen 60 Mio. € (Vorjahr: 25 Mio. €) kurzfristige Vermögenswerte.

Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 1.001 Mio. € (Vorjahr: 657 Mio. €) und wurden grundsätzlich den Funktionsbereichen zugeordnet.

3. Vertriebskosten

Zu den Vertriebskosten in Höhe von 18,4 Mrd. € (Vorjahr: 21,0 Mrd. €) zählen neben Sachgemein- und Personalkosten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs die angefallenen Versand-, Werbe- und Verkaufsförderungskosten.

4. Verwaltungskosten

Die Verwaltungskosten von 9,4 Mrd. € (Vorjahr: 9,8 Mrd. €) beinhalten im Wesentlichen Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

5. Sonstige betriebliche Erträge

Mio. €	2020	2019
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	1.334	1.482
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	1.086	969
Erträge aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten im Hedge Accounting	1.185	686
Erträge aus Sonstigen Sicherungen	1.709	1.177
Erträge aus Wechselkursveränderungen	2.588	2.346
Erträge aus dem Verkauf von Werbematerial	312	498
Erträge aus Weiterberechnungen	1.039	985
Erträge aus Investment Property	10	12
Gewinne aus Anlageabgängen und Zuschreibungen auf Anlagevermögen	299	1.182
Übrige betriebliche Erträge	2.876	2.116
	12.438	**11.453**

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten überwiegend Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Die Erträge aus Sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursgewinne aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungs- und Rohstoffsicherung, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind. Kursverluste werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. €	2020	2019
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	316	317
Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.302	1.783
Aufwendungen aus derivativen Währungssicherungsinstrumenten im Hedge Accounting	1.034	997
Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen	1.806	1.332
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	3.123	2.013
Aufwendungen aus Weiterberechnungen	743	563
Aufwendungen für Aufhebungsverträge	391	54
Verluste aus Anlageabgängen	212	119
Übrige betriebliche Aufwendungen	3.979	5.712
	13.904	**12.890**

In den Wertberichtigungen auf Sonstige Forderungen und Sonstige Vermögenswerte sind Wertberichtigungen auf Forderungen aus Langfristfertigung in Höhe von 1,2 Mio. € (Vorjahr: 0,3 Mio. €) enthalten.

Die Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursverluste aus der Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungs- und Rohstoffsicherung, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind.

Die Übrigen betrieblichen Aufwendungen umfassen unter anderem die Aufwendungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse").

7. Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen

Mio. €	2020	2019
Erträge aus At Equity bewerteten Anteilen	3.159	3.501
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	2.916	3.257
davon aus assoziierten Unternehmen	243	244
Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen	403	152
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	269	10
davon aus assoziierten Unternehmen	134	142
	2.756	**3.349**

8. Zinsergebnis

Mio. €	2020	2019
Zinserträge	**793**	**910**
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	788	904
Erträge aus der Bewertung von Zinsderivaten	5	6
Zinsaufwendungen	**−2.291**	**−2.524**
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	−1.499	−1.401
Aufwendungen aus der Bewertung von Zinsderivaten	−23	−6
In Leasingzahlungen enthaltener Zinsaufwand	−206	−217
Ergebnis aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden	−104	−238
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	−459	−662
Zinsergebnis	**−1.498**	**−1.614**

9. Übriges Finanzergebnis

Mio. €	2020	2019
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	23	19
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	−103	−72
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	91	178
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	−433	−374
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen	−230	27
Realisierte Fremdwährungserträge aus Darlehnsforderungen und -verbindlichkeiten	1.097	877
Realisierte Fremdwährungsaufwendungen aus Darlehnsforderungen und -verbindlichkeiten	−1.620	−980
Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten und Wertberichtigung von Finanzinstrumenten	−61	228
Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting	1.950	−240
Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten innerhalb Hedge Accounting	20	0
Übriges Finanzergebnis	**733**	**−339**

Die Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting umfassen im Wesentlichen Gewinne aus der Bewertung und Realisierung von Termingeschäften auf neue Anteile an der QuantumScape Corporation in Höhe von 1,4 Mrd. €. Für weitere Informationen siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse".

10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

Mio. €	2020	2019
Tatsächlicher Steueraufwand Inland	940	1.473
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	2.210	2.673
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**3.150**	**4.147**
davon periodenfremde Erträge (–)/Aufwendungen (+)	299	32
Latenter Steuerertrag (–)/-aufwand (+) Inland	−1.026	115
Latenter Steuerertrag (–)/-aufwand (+) Ausland	719	65
Latenter Steuerertrag (–)/-aufwand (+)	**−307**	**180**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**2.843**	**4.326**

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2020 betrug 15 %. Hieraus resultiert, einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag, eine Steuerbelastung von 30,0 % (Vorjahr: 29,8 %).

Für die Bewertung der latenten Steuern wird im deutschen Organkreis ein Steuersatz in Höhe von 30,0 % (Vorjahr: 29,8 %) angewandt.

Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren, wie im Vorjahr, zwischen 0 und 45 %. Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssteuersatz angewandt.

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2020 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 392 Mio. € (Vorjahr: 692 Mio. €).

Die steuerlichen Verlustvorträge sowie der Verfall der nicht nutzbaren Verlustvorträge haben sich wie folgt entwickelt:

	BISHER NOCH NICHT GENUTZTE STEUERLICHE VERLUSTVORTRÄGE	
Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Zeitlich unbegrenzt nutzbar	15.024	14.498
Begrenzt nutzbar innerhalb der nächsten 10 Jahre	3.215	568
Begrenzt nutzbar zwischen 10 und 20 Jahren	4.849	5.579
Gesamt	**23.088**	**20.645**

	VERFALL NICHT NUTZBAR EINGESCHÄTZTER VERLUSTVORTRÄGE	
Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Unverfallbare steuerliche Verlustvorträge	4.584	5.919
Verfallbar innerhalb der nächsten 10 Jahre	2.180	473
Verfallbar zwischen 10 und 20 Jahren	2.164	1.743
Verfallbar in mehr als 20 Jahren	11	62
Gesamt	**8.939**	**8.197**

Aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften aus früheren Perioden mindert sich der tatsächliche Ertragsteueraufwand im laufenden Geschäftsjahr um 55 Mio. € (Vorjahr: 36 Mio. €). Der Betrag des latenten Steueraufwands mindert sich um 134 Mio. € (Vorjahr: 66 Mio. €) aufgrund bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften einer früheren Periode. Der latente Steueraufwand aus der Abwertung eines latenten Steueranspruchs beträgt 470 Mio. € (Vorjahr: 58 Mio. €). Der latente Steuerertrag aus der Zuschreibung eines latenten Steueranspruchs beträgt 36 Mio. € (Vorjahr: 35 Mio. €).

Die von verschiedenen Staaten gewährten Steuerguthaben betragen 376 Mio. € (Vorjahr: 378 Mio. €).

In der Bilanz wurde kein latenter Steueranspruch erfasst für abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 899 Mio. € (Vorjahr: 897 Mio. €) und für Steuergutschriften, die innerhalb der nächsten 20 Jahre verfallen würden, in Höhe von 105 Mio. € (Vorjahr: 138 Mio. €).

In Höhe von 166 Mio. € (Vorjahr: 231 Mio. €) wurden latente Steuerschulden für temporäre Differenzen sowie für nicht ausgeschüttete Gewinne von Tochtergesellschaften der Volkswagen AG wegen bestehender Kontrolle nach IAS 12.39 nicht bilanziert.

Aus Steuersatzänderungen resultierten konzernweit latente Steueraufwendungen in Höhe von 54 Mio. € (Vorjahr: 116 Mio. €).

Latente Steueransprüche in Höhe von 12.591 Mio. € (Vorjahr: 1.006 Mio. €) wurden aktiviert, ohne dass diesen passive latente Steuern in entsprechender Höhe gegenüberstehen. Im Geschäftsjahr 2020 werden die bestehenden aktiven latenten Steuern der Gesellschaften des deutschen Organkreises, die aufgrund der positiven Ergebnisse der Vergangenheit aktiviert wurden, in diese Betrachtung miteinbezogen. Die betroffenen Gesellschaften erwarten nach Verlusten im aktuellen Geschäftsjahr oder im Vorjahr in Zukunft positive steuerliche Einkünfte.

In Höhe von insgesamt 7.997 Mio.€ (Vorjahr: 7.820 Mio.€) wurden latente Steuern in der Bilanz eigenkapitalerhöhend berücksichtigt, die auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen entfallen. Davon betreffen 53 Mio.€ (Vorjahr: 53 Mio.€) Minderheitenanteile. Im Geschäftsjahr 2020 wurden latente Steuererträge auf direkt im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen in Höhe von 73 Mio. € ergebnisneutral reklassifiziert. Die Entwicklung der latenten Steuern nach Sachverhalten ist in der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2020 wurden aus Eigenkapitalbeschaffungskosten resultierende Steuereffekte in Höhe von 5 Mio.€ dem Eigenkapital gutgeschrieben.

LATENTE STEUERN NACH BILANZPOSTEN

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

	AKTIVE LATENTE STEUERN		PASSIVE LATENTE STEUERN	
Mio.€	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Immaterielle Vermögenswerte	655	267	10.811	10.555
Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	5.599	5.576	8.150	8.493
Langfristige Finanzanlagen	17	18	97	43
Vorräte	2.317	2.348	893	821
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inklusive Finanzdienstleistungsbereich)	1.858	2.270	10.236	9.670
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	4.480	3.768	242	7
Pensionsrückstellungen	10.285	9.013	27	52
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	13.284	13.358	5.156	4.167
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern aus temporären Differenzen	−499	−141	–	–
Temporäre Differenzen nach Wertberichtigungen	37.997	36.478	35.611	33.809
Steuerliche Verlustvorträge nach Wertberichtigungen	3.465	3.068	–	–
Tax Credits nach Wertberichtigungen	271	239	–	–
Wert vor Konsolidierung und Saldierung	**41.733**	**39.786**	**35.611**	**33.809**
davon entfallen auf langfristige Vermögenswerte und Schulden	27.924	26.307	28.085	26.736
Saldierung	31.172	29.627	31.172	29.627
Konsolidierung	2.925	2.947	451	826
Bilanzansatz	**13.486**	**13.106**	**4.890**	**5.007**

Nach IAS 12 sind latente Steuerforderungen und -verbindlichkeiten zu saldieren, sofern sie gegenüber der gleichen Steuerbehörde bestehen und fristenkongruent sind.

Der ausgewiesene Steueraufwand des Jahres 2020 von 2.843 Mio. € (Vorjahr: 4.326 Mio. €) war um 657 Mio. € niedriger (Vorjahr: 1.144 Mio. €) als der erwartete Steueraufwand von 3.500 Mio. €, der sich bei Anwendung eines Konzernsteuersatzes von 30,0 % (Vorjahr: 29,8 %) auf das Vorsteuerergebnis des Konzerns ergeben würde.

ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ERTRAGSTEUERAUFWAND

Mio. €	2020	2019
Ergebnis vor Ertragsteuern	11.667	18.356
Erwarteter Ertragsteuerertrag (–)/-aufwand (+) (Steuersatz 30,0 %; Vorjahr 29,8 %)	**3.500**	**5.470**
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	–364	–843
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	–1.501	–1.124
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	540	509
Effekte aus Verlustvorträgen	520	163
permanente bilanzielle Differenzen	65	51
Steuergutschriften	–117	–54
Periodenfremde Steuern	–211	–151
Effekte aus Steuersatzänderungen	54	116
Nicht anrechenbare Quellensteuer	419	359
Sonstige Steuereffekte	–62	–170
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	**2.843**	**4.326**
Effektiver Steuersatz in %	24,4	23,6

11. 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 Geschäftsjahres in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien. Da in den Jahren 2020 und 2019 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.

		2020	2019
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. €	8.824	14.029
Ergebnisanteil von Minderheiten	Mio. €	–43	143
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	533	540
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	8.334	13.346
davon Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	4.898	7.849
davon Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	3.435	5.497
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	16,60	26,60
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	16,66	26,66

Erläuterungen zur Bilanz

12. Immaterielle Vermögenswerte

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2019

Mio. €	Markennamen	Goodwill	Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2019	**16.952**	**23.318**	**7.215**	**32.020**	**8.992**	**88.496**
Währungsänderungen	−18	−57	33	77	12	46
Änderungen Konsolidierungskreis	5	17	–	–	234	256
Zugänge	–	–	3.251	1.920	770	5.940
Umbuchungen	–	–	−4.301	4.299	54	52
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	61	15	–	–	47	122
Abgänge	–	16	8	1.421	126	1.571
Stand am 31.12.2019	**16.878**	**23.247**	**6.188**	**36.895**	**9.889**	**93.098**
Abschreibungen Stand am 01.01.2019	**84**	**1**	**42**	**16.768**	**6.989**	**23.883**
Währungsänderungen	0	–	0	45	6	51
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–	–	147	147
Zugänge planmäßig	3	–	–	4.049	680	4.731
Zugänge außerplanmäßig	–	15	7	8	4	34
Umbuchungen	–	–	−1	1	2	2
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	0	–	–	–	12	12
Abgänge	–	16	–	1.422	114	1.551
Zuschreibungen	–	–	3	396	3	402
Stand am 31.12.2019	**86**	**–**	**45**	**19.053**	**7.700**	**26.884**
Nettobuchwert am 31.12.2019	**16.793**	**23.247**	**6.143**	**17.842**	**2.189**	**66.214**

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2020

Mio. €	Markennamen	Goodwill	Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten						
Stand am 01.01.2020	**16.878**	**23.247**	**6.188**	**36.895**	**9.889**	**93.098**
Währungsänderungen	33	77	−77	−299	−281	−548
Änderungen Konsolidierungskreis	–	31	8	15	56	111
Zugänge	–	–	4.576	1.897	1.038	7.511
Umbuchungen	–	–	−4.150	4.150	−58	−58
Abgänge	–	37	107	1.341	310	1.795
Stand am 31.12.2020	**16.911**	**23.318**	**6.438**	**41.316**	**10.334**	**98.317**
Abschreibungen						
Stand am 01.01.2020	**86**	**–**	**45**	**19.053**	**7.700**	**26.884**
Währungsänderungen	−5	–	0	−172	−232	−409
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–	–	9	9
Zugänge planmäßig	3	–	–	4.514	733	5.249
Zugänge außerplanmäßig	–	37	55	75	62	229
Umbuchungen	–	–	−6	7	0	1
Abgänge	–	37	–	1.344	226	1.606
Zuschreibungen	–	–	7	–	0	7
Stand am 31.12.2020	**83**	**–**	**87**	**22.133**	**8.046**	**30.349**
Nettobuchwert am 31.12.2020	**16.828**	**23.318**	**6.351**	**19.183**	**2.288**	**67.968**

Die Sonstigen immateriellen Vermögenswerte umfassen insbesondere Konzessionen, erworbene Kundenstämme und Händlerbeziehungen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen.

Die Aufteilung der Markennamen und Goodwill auf die Geschäftssegmente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Mio. €	2020	2019
Markennamen nach Geschäftssegmenten		
Porsche	13.823	13.823
Scania Vehicles and Services	971	932
MAN Truck & Bus	1.127	1.127
MAN Energy Solutions	415	415
Ducati	404	404
Übrige	89	93
	16.828	**16.793**
Goodwill nach Geschäftssegmenten		
Porsche	18.825	18.825
Scania Vehicles and Services	2.808	2.699
MAN Truck & Bus	587	587
MAN Energy Solutions	263	265
Ducati	290	290
ŠKODA	155	160
Porsche Holding Salzburg	130	151
Übrige	260	271
	23.318	**23.247**

Der Werthaltigkeitstest der ausgewiesenen Goodwill und Markennamen basiert auf dem Nutzungswert, der auf Ebene der jeweiligen Marke ermittelt wurde. Dabei werden Kapitalkostensätze basierend auf dem Zinssatz für risikofreie Anlagen, der Marktrisikoprämie und dem Fremdkapitalzinssatz zugrunde gelegt. Zum generellen Vorgehen und den wesentlichen Annahmen verweisen wir auf die Ausführungen in der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu Immateriellen Vermögenswerten.

Darüber hinaus waren für die Marken mit wesentlichen bilanzierten Markennamen und Goodwill noch die folgenden Aspekte von Bedeutung:

Die Planung der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Porsche basiert auf einer signifikanten Zunahme des Anteils von Elektrofahrzeugen über den Planungszeitraum sowie der Umsetzung weiterer Optimierungsmaßnahmen.

Grundlage der Planung von Scania Vehicles and Services ist der wachsende Anteil der Flotte an Elektrofahrzeugen vor dem Hintergrund der Nachfrage des Marktes nach tendenziell teureren Elektromodellen.

Für MAN Truck & Bus unterstellt die Planung eine kontinuierliche Verbesserung des Operativen Ergebnisses im Detailplanungszeitraum.

Die Werthaltigkeit ist bei allen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten auch bei einer Variation der Wachstumsprognose hinsichtlich der ewigen Rente beziehungsweise des Diskontierungssatzes von +/– 0,5 %-Punkten gegeben.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	2020	2019	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	13.885	14.306	–2,9
davon: aktivierte Entwicklungskosten	6.473	5.171	25,2
Aktivierungsquote in %	46,6	36,1	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	4.644	4.064	14,3
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	**12.056**	**13.199**	**–8,7**

13. Sachanlagen

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2019

Mio. €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2019[1]	**39.976**	**46.684**	**74.702**	**8.536**	**169.898**
Währungsänderungen	198	181	303	36	718
Änderungen Konsolidierungskreis	56	16	28	8	108
Zugänge	1.862	1.716	5.403	6.104	15.084
Umbuchungen	1.867	2.776	2.946	–7.109	481
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	124	206	54	21	406
Abgänge	303	1.077	1.331	29	2.740
Stand am 31.12.2019	**43.531**	**50.090**	**81.997**	**7.526**	**183.143**
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2019[1]	**15.418**	**34.052**	**57.821**	**263**	**107.554**
Währungsänderungen	48	131	218	6	402
Änderungen Konsolidierungskreis	0	3	15	0	18
Zugänge planmäßig	1.927	3.407	6.237	–	11.572
Zugänge außerplanmäßig	53	2	63	142	260
Umbuchungen	151	20	38	–59	149
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	26	88	30	–	145
Abgänge	149	1.014	1.169	–	2.332
Zuschreibungen	32	14	331	109	487
Stand am 31.12.2019	**17.389**	**36.498**	**62.862**	**242**	**116.991**
Nettobuchwert am 31.12.2019	**26.142**	**13.592**	**19.135**	**7.284**	**66.152**

1 Im Rahmen der Erstanwendung des IFRS 16 wurde der Eröffnungsbilanzwert angepasst.

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2020

Mio. €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2020	**43.531**	**50.090**	**81.997**	**7.526**	**183.143**
Währungsänderungen	−907	−1.343	−1.765	−200	−4.214
Änderungen Konsolidierungskreis	153	0	47	−32	168
Zugänge	1.914	1.281	3.935	4.410	11.540
Umbuchungen	852	1.040	2.096	−3.883	105
Abgänge	392	1.246	1.920	56	3.613
Stand am 31.12.2020	**45.151**	**49.822**	**84.389**	**7.766**	**187.129**
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2020	**17.389**	**36.498**	**62.862**	**242**	**116.991**
Währungsänderungen	−326	−973	−1.393	−9	−2.701
Änderungen Konsolidierungskreis	34	9	28	–	71
Zugänge planmäßig	2.050	3.226	6.561	–	11.838
Zugänge außerplanmäßig	58	46	18	6	127
Umbuchungen	115	−19	98	−193	2
Abgänge	177	1.116	1.760	13	3.066
Zuschreibungen	0	6	7	3	16
Stand am 31.12.2020	**19.142**	**37.665**	**66.408**	**30**	**123.245**
Nettobuchwert am 31.12.2020	**26.009**	**12.158**	**17.981**	**7.736**	**63.884**

Öffentliche Zuwendungen in Höhe von 156 Mio. € (Vorjahr: 146 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden dienen Grundpfandrechte in Höhe von 1.063 Mio. € (Vorjahr: 1.221 Mio. €) als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen, Finanzschulden und sonstige Verbindlichkeiten.

14. Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2019

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2019[1]	**57.998**	**803**	**58.802**
Währungsänderungen	1.075	5	1.080
Änderungen Konsolidierungskreis	−46	−1	−48
Zugänge	24.906	43	24.949
Umbuchungen	−533	0	−533
Abgänge	19.015	6	19.021
Stand am 31.12.2019	**64.384**	**845**	**65.229**
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2019[1]	**14.076**	**291**	**14.367**
Währungsänderungen	333	1	334
Änderungen Konsolidierungskreis	73	–	73
Zugänge planmäßig	8.087	17	8.103
Zugänge außerplanmäßig	510	–	510
Umbuchungen	−151	0	−151
Abgänge	7.314	1	7.315
Zuschreibungen	169	0	169
Stand am 31.12.2019	**15.446**	**307**	**15.753**
Nettobuchwert am 31.12.2019	**48.938**	**538**	**49.476**

1 Im Rahmen der Erstanwendung des IFRS 16 wurde der Eröffnungsbilanzwert angepasst.

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2020

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten			
Stand am 01.01.2020	**64.384**	**845**	**65.229**
Währungsänderungen	−2.972	−23	−2.995
Änderungen Konsolidierungskreis	15	–	15
Zugänge	24.772	27	24.799
Umbuchungen	67	39	106
Abgänge	19.139	19	19.159
Stand am 31.12.2020	**67.127**	**869**	**67.996**
Abschreibungen			
Stand am 01.01.2020	**15.446**	**307**	**15.753**
Währungsänderungen	−975	−4	−979
Änderungen Konsolidierungskreis	3	–	3
Zugänge planmäßig	8.645	17	8.662
Zugänge außerplanmäßig	764	1	765
Umbuchungen	35	1	36
Abgänge	7.282	11	7.293
Zuschreibungen	195	0	195
Stand am 31.12.2020	**16.441**	**311**	**16.752**
Nettobuchwert am 31.12.2020	**50.686**	**558**	**51.244**

Unter den Vermieteten Vermögenswerten wird das im Wege des Operating-Leasing vermietete Leasingvermögen sowie die Vermögenswerte mit langfristigen Buy-back-Verträgen ausgewiesen.

In dem Posten Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Investment Property) werden Mietwohnungen und verpachtete Händlerbetriebe ausgewiesen, deren Fair Value 1.199 Mio. € (Vorjahr: 1.206 Mio. €) betrug. Die Ermittlung des Fair Values erfolgt grundsätzlich nach einem Ertragswertverfahren auf Basis interner Berechnungen (Stufe 3 der Bemessungshierarchie). Für den Unterhalt des genutzten Investment Property fielen operative Kosten in Höhe von 55 Mio. € (Vorjahr: 56 Mio. €) an. Für nicht genutztes Investment Property wurden 0,4 Mio. € (Vorjahr: 0,1 Mio. €) aufgewandt.

Die Mieteinnahmen aus Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betrugen im Geschäftsjahr 58 Mio. € (Vorjahr: 61 Mio. €).

15. At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen

ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2019

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Bruttobuchwert			
Stand am 01.01.2019	**8.826**	**2.142**	**10.968**
Währungsänderungen	22	6	28
Änderungen Konsolidierungskreis	16	−252	−236
Zugänge	236	856	1.093
Umbuchungen	–	0	0
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	15	15
Abgänge	76	88	164
Erfolgswirksame Fortschreibung/Bewertung	3.326	–	3.326
Dividenden[1]	−3.786	–	−3.786
Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen	75	−34	41
Stand am 31.12.2019	**8.639**	**2.616**	**11.255**
Außerplanmäßige Abschreibungen			
Stand am 01.01.2019	**392**	**668**	**1.060**
Währungsänderungen	1	0	1
Änderungen Konsolidierungskreis	–	−131	−131
Zugänge	143	226	369
Umbuchungen	–	–	–
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	0	0
Abgänge	–	31	31
Zuschreibungen	67	18	85
Stand am 31.12.2019	**470**	**714**	**1.183**
Nettobuchwert am 31.12.2019	**8.169**	**1.902**	**10.071**

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2020

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Bruttobuchwert			
Stand am 01.01.2020	**8.639**	**2.616**	**11.255**
Währungsänderungen	−49	−24	−73
Änderungen Konsolidierungskreis	−756	−186	−943
Zugänge	3.756	488	4.244
Umbuchungen	–	0	0
Abgänge	196	50	246
Erfolgswirksame Fortschreibung/Bewertung	2.693	−3	2.690
Dividenden[1]	−3.195	–	−3.195
Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen	−280	−8	−288
Stand am 31.12.2020	**10.610**	**2.833**	**13.443**
Außerplanmäßige Abschreibungen			
Stand am 01.01.2020	**470**	**714**	**1.183**
Währungsänderungen	−5	−5	−10
Änderungen Konsolidierungskreis	−108	57	−52
Zugänge	185	245	429
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge	–	41	41
Zuschreibungen	11	1	12
Stand am 31.12.2020	**531**	**968**	**1.499**
Nettobuchwert am 31.12.2020	**10.080**	**1.865**	**11.945**

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

In den At Equity bewerteten Anteilen sind Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 6.951 Mio. € (Vorjahr: 5.851 Mio. €) und assoziierte Unternehmen in Höhe von 3.129 Mio. € (Vorjahr: 2.318 Mio. €) enthalten.

Die Zugänge bei den At Equity bewerteten Anteilen entfallen im Geschäftsjahr mit 1,7 Mrd. € auf den Erwerb von Anteilen an Argo AI, mit insgesamt 1,0 Mrd. € auf den Erwerb von weiteren Anteilen an Volkswagen (Anhui) Automotive Company (ehemals: JAC Volkswagen Automotive Company) und Anteilen an Anhui Jianghuai Automobile Group Holdings sowie mit 0,5 Mrd. € auf die Kapitalerhöhung an QuantumScape Corporation und die damit zusammenhängende Realisierung eines Termingeschäfts. Weitere Erläuterungen zu Argo AI und QuantumScape Corporation finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse".

Die wesentlichen Änderungen im Konsolidierungskreis bei den At Equity bewerteten Anteilen betreffen mit – 0,8 Mrd. € die Umgliederung der Anteile an der Volkswagen (Anhui) Automotive Company aufgrund der erstmaligen Vollkonsolidierung.

Die sonstigen ergebnisneutralen Veränderungen entfallen in Höhe von −239 Mio. € (Vorjahr: 53 Mio. €) auf Gemeinschaftsunternehmen und in Höhe von −41 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €) auf assoziierte Unternehmen. Sie resultieren im Wesentlichen aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von −319 Mio. € (Vorjahr: 94 Mio. €), Neubewertungen aus Pensionsplänen in Höhe von 103 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) sowie der Zeitwertbewertung von Cash-flow-Hedges in Höhe von 16 Mio. € (Vorjahr: −27 Mio. €).

16. Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	BUCHWERT			FAIR VALUE	BUCHWERT			FAIR VALUE
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2020	31.12.2020	kurzfristig	langfristig	31.12.2019	31.12.2019
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft								
Kundenfinanzierung	26.758	46.157	72.916	75.296	22.873	49.175	72.048	73.248
Händlerfinanzierung	12.435	1.994	14.428	14.400	16.781	2.512	19.293	19.270
Direktbank-Geschäft	307	7	314	315	305	5	310	310
	39.500	**48.157**	**87.658**	**90.010**	**39.958**	**51.692**	**91.650**	**92.827**
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	379	–	379	379	285	–	285	285
Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	18.127	34.408	52.534	54.604	18.371	35.281	53.652	54.742
	58.006	**82.565**	**140.571**	**144.994**	**58.615**	**86.973**	**145.588**	**147.855**

Die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 140,6 Mrd. € (Vorjahr: 145,6 Mrd. €) enthaltenen Forderungen aus Kundenfinanzierung und aus Finanzierungsleasing werden aufgrund einer Marktwertanpassung aus dem Portfolio-Hedging um 21 Mio. € erhöht (Vorjahr: um 2 Mio. € erhöht).

Die Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung werden grundsätzlich durch Fahrzeuge oder Grundpfandrechte gesichert. Von den Forderungen werden Sicherheiten für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 33 Mio. € (Vorjahr: 181 Mio. €) gestellt.

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung enthalten einen Betrag von 35 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €), der verbundene nicht konsolidierte Unternehmen betrifft.

17. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2020	kurzfristig	langfristig	31.12.2019
Positive Zeitwerte von derivativen Finanzinstrumenten	2.616	3.435	6.051	1.622	1.628	3.250
Forderungen aus Darlehen, Schuldverschreibungen, Genussrechten (ohne Zinsen)	6.421	3.568	9.988	6.639	3.278	9.917
Übrige finanzielle Vermögenswerte	4.197	832	5.029	3.955	646	4.601
	13.234	**7.834**	**21.068**	**12.216**	**5.553**	**17.769**

Die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten Forderungen gegen nahestehende Unternehmen in Höhe von 9,7 Mrd. € (Vorjahr: 9,7 Mrd. €). Sonstige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von 124 Mio. € (Vorjahr: 244 Mio. €) wurden als Sicherheit für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten gestellt. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungs- beziehungsweise Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers.

Darüber hinaus enthalten die Übrigen Vermögenswerte Forderungen aus verfügungsbeschränkten Guthaben, die als Sicherheiten (im Wesentlichen im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen) dienen.

Die positiven Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	44	39
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	14	36
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	819	662
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	11	13
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	2.247	785
Hedge-Geschäfte Gesamt	**3.134**	**1.535**
Vermögenswerte aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	2.917	1.715
Gesamt	**6.051**	**3.250**

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 0 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) positive Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter der Angabe „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ näher erläutert.

18. Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2020	kurzfristig	langfristig	31.12.2019
Sonstige Steueransprüche	4.063	1.058	5.121	4.244	806	5.050
Übrige Forderungen	3.318	1.810	5.128	3.028	1.916	4.945
	7.381	**2.867**	**10.248**	**7.272**	**2.722**	**9.995**

In den Übrigen Forderungen ist Vermögen zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 41 Mio. € (Vorjahr: 65 Mio. €) enthalten. Weiterhin sind hier die Anteile der Rückversicherer an den versicherungstechnischen Rückstellungen in Höhe von 46 Mio. € (Vorjahr: 58 Mio. €) erfasst.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

Die Sonstigen Forderungen beinhalten nach dem Leistungsfortschritt vereinnahmte bedingte Forderungen aus Langfristfertigung. Diese entsprechen den vertraglichen Vermögenswerten aus Kundenverträgen und entwickelten sich wie folgt:

Mio. €	2020	2019
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 01.01.	**314**	**352**
Zu- und Abgänge	64	–36
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–
Veränderungen der Wertberichtigungen	10	1
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	4
Änderungen von Bewertungen und Schätzungen sowie Vertragsanpassungen	–	–
Währungsänderungen	0	2
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 31.12.	**389**	**314**

Vertragserfüllungskosten wurden im Volkswagen Konzern nicht aktiviert. Vertragsanbahnungskosten werden im Volkswagen Konzern nur aktiviert und linear über die Laufzeit des Vertrags abgeschrieben, soweit sie wesentlich sind, der zugrundeliegende Vertrag eine Laufzeit von mindestens einem Jahr hat und diese Kosten nicht angefallen wären, wenn der entsprechende Vertrag nicht zustande gekommen wäre. Am 31. Dezember 2020 waren 63 Mio. € (Vorjahr: 65 Mio. €) Vertragsanbahnungskosten aktiviert. Im Jahr 2020 beliefen sich die Abschreibungen auf die aktivierten Vertragsanbahnungskosten auf 23 Mio. € (Vorjahr: 13 Mio. €). Wertminderungen auf die aktivierten Vertragsanbahnungskosten gab es in den Jahren 2020 und 2019 nicht.

19. Ertragsteueransprüche

Mio. €	BUCHWERT kurzfristig	BUCHWERT langfristig	31.12.2020	BUCHWERT kurzfristig	BUCHWERT langfristig	31.12.2019
Latente Ertragsteueransprüche	–	13.486	13.486	–	13.106	13.106
Ertragsteuerforderungen	1.186	376	1.563	1.190	341	1.531
	1.186	**13.862**	**15.049**	**1.190**	**13.447**	**14.637**

Von den Latenten Ertragsteueransprüchen entfällt ein Betrag von 7.405 Mio. € (Vorjahr: 7.490 Mio. €) auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen IFRS und Steuerbilanz, die sich innerhalb eines Jahres umkehren.

20. Vorräte

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	6.966	6.099
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4.022	4.110
Fertige Erzeugnisse, Waren	27.204	30.617
Kurzfristiges Vermietvermögen	5.337	5.699
Geleistete Anzahlungen	288	222
Sicherungsgeschäfte Vorräte	6	–6
	43.823	**46.742**

Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von 170 Mrd. € (Vorjahr: 192 Mrd. €) in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen (ohne Vermietvermögen) betrugen 697 Mio. € (Vorjahr: 672 Mio. €). Als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen sind Fahrzeuge im Wert von 320 Mio. € (Vorjahr: 340 Mio. €) sicherungsübereignet worden.

21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	12.706	13.445
nicht konsolidierten Tochterunternehmen	181	180
Gemeinschaftsunternehmen	3.305	4.283
assoziierten Unternehmen	50	32
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	2	1
	16.243	**17.941**

Die Fair Values der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den Buchwerten.

22. Wertpapiere

Die Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelt sich im Wesentlichen um kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und Aktien. Die Wertpapiere werden überwiegend zum Fair Value bewertet. Kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 661 Mio. € (Vorjahr: 639 Mio. €) wurden als Sicherheit für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten gestellt. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungs- beziehungsweise Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers.

23. Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Guthaben bei Kreditinstituten	33.403	25.264
Schecks, Kassenbestand, Wechsel und jederzeit fällige Mittel	507	659
	33.909	**25.923**

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen und beinhalten unter anderem auch Termingeldanlagen.

24. Eigenkapital

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG ist durch auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien unterlegt. Eine Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 2,56 € am Grundkapital. Neben Stammaktien existieren Vorzugsaktien, die mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien, jedoch nicht mit einem Stimmrecht ausgestattet sind.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 14. Mai 2019 besteht bis zum 13. Mai 2024 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe von neuen auf den Inhaber lautenden Vorzugsaktien von bis zu 179 Mio. €.

ENTWICKLUNG DER STAMM- UND VORZUGSAKTIEN UND DES GEZEICHNETEN KAPITALS

	STÜCK		€	
	2020	2019	2020	2019
Stand am 01.01.	501.295.263	501.295.263	1.283.315.873	1.283.315.873
Kapitalerhöhung	–	–	–	–
Stand am 31.12.	501.295.263	501.295.263	1.283.315.873	1.283.315.873

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 14.225 Mio. € (Vorjahr: 14.225 Mio. €) aus Kapitalerhöhungen, dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € sowie einem Einstellungsbetrag von 107 Mio. € aufgrund der in 2006 durchgeführten Kapitalherabsetzung zusammen. Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Die Dividendenausschüttung der Volkswagen AG richtet sich gemäß § 58 Abs. 2 AktG nach dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Volkswagen AG ausgewiesenen Bilanzgewinn. Nach dem handelsrechtlichen Abschluss der Volkswagen AG ist nach Einstellung von 3.165 Mio. € in die Gewinnrücklagen ein Bilanzgewinn von 4.028 Mio. € ausschüttungsfähig. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende in Höhe von insgesamt 2.419 Mio. €, das bedeutet 4,80 € je Stammaktie und 4,86 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Erst mit Beschluss der Hauptversammlung entsteht den Aktionären ein Anspruch.

Im Geschäftsjahr 2020 wurde eine Dividende in Höhe von 4,80 € je Stammaktie und 4,86 € je Vorzugsaktie ausgeschüttet.

HYBRIDKAPITAL

Im Juni 2020 hat die Volkswagen AG über eine Tochtergesellschaft, die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande (VIF), zwei nicht besicherte, nachrangige Hybridanleihen mit einem Nominalvolumen in Höhe von 3,0 Mrd. € emittiert. Die Hybridanleihen haben eine unbefristete Laufzeit, sind aber einseitig durch die VIF kündbar. Die erste Anleihe (1,5 Mrd. € mit einem Kupon von 3,500 %) ist erstmals nach 5 Jahren, die zweite Anleihe (1,5 Mrd. € mit einem Kupon von 3,875 %) nach 9 Jahren kündbar. Abzüglich von Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 16 Mio. € ergab sich ein Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 2.984 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von latenten Steuern in Höhe von 5 Mio. €.

Eine Thesaurierung der Zinsen ist in Abhängigkeit einer Dividendenzahlung an die Anteilseigner der Volkswagen AG möglich. Nach IAS 32 sind diese Hybridanleihen vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren. Das aufgenommene Kapital wurde vermindert um ein Disagio sowie die Kapitalbeschaffungskosten und unter Berücksichtigung von latenten Steuern in das Eigenkapital eingestellt. Die zu leistenden Zinszahlungen an die Anleiheinhaber werden direkt im Eigenkapital erfasst. Erst mit Kündigungen sind diese Hybridanleihen nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren.

ANTEILE VON MINDERHEITEN AM EIGENKAPITAL

Zum 31. Dezember 2020 beträgt der Anteil von Minderheiten 1.734 Mio. € (Vorjahr: 1.870 Mio. €). Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entstanden im Wesentlichen durch den Börsengang der TRATON GROUP im Geschäftsjahr 2019.

Am 28. Februar 2020 gab die Volkswagen AG bekannt, ihre Beteiligung an der AUDI AG von rund 99,64 % auf 100 % aufstocken zu wollen. Die Durchführung eines aktienrechtlichen Squeeze-out wurde auf der Hauptversammlung der AUDI AG am 31. Juli 2020 beschlossen (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse").

Die folgende Tabelle enthält zusammengefasste finanzielle Informationen der TRATON GROUP inklusive des fortgeführten Geschäfts- oder Firmenwertes und der Zeitwertanpassungen, die zum Erwerbszeitpunkt ermittelt wurden:

Mio. €	2020	2019
Anteil von Minderheiten in %[1]	10,28	10,28
Anteile von Minderheiten	1.495	1.640
Langfristige Vermögenswerte	29.599	29.623
Kurzfristige Vermögenswerte	14.401	16.728
Langfristige Schulden	14.582	14.938
Kurzfristige Schulden	15.459	16.664
Umsatzerlöse	22.580	26.901
Ergebnis nach Steuern	−161	1.517
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	−288	−316
Dividendenausschüttung an Minderheiten	1	116
Brutto-Cash-flow	1.970	3.433
Veränderung Working Capital	17	−2.346
Cash-flow laufendes Geschäft	1.987	1.087
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	−1.293	634
Netto-Cash-flow	694	1.721

1 Der Prozentsatz enthält nur die direkten Anteile von Minderheiten.

25. Lang- und kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	BUCHWERT kurzfristig	BUCHWERT langfristig	31.12.2020	BUCHWERT kurzfristig	BUCHWERT langfristig	31.12.2019
Anleihen	25.909	66.717	92.626	19.789	68.839	88.629
Schuldverschreibungen	16.146	21.380	37.526	18.103	20.147	38.250
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	18.060	17.273	35.333	17.337	15.337	32.674
Einlagengeschäft	26.735	2.411	29.145	30.252	2.395	32.647
Darlehen und übrige Verbindlichkeiten	794	1.909	2.702	1.429	1.629	3.058
Leasingverbindlichkeiten	1.005	5.119	6.124	1.002	5.208	6.210
	88.648	**114.809**	**203.457**	**87.912**	**113.556**	**201.468**

26. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

Mio. €	BUCHWERT kurzfristig	BUCHWERT langfristig	31.12.2020	BUCHWERT kurzfristig	BUCHWERT langfristig	31.12.2019
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	1.474	1.935	3.409	2.245	1.950	4.195
Verbindlichkeiten aus Zinsen	604	97	702	691	116	807
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	8.512	2.224	10.737	7.922	2.434	10.356
	10.590	**4.257**	**14.847**	**10.858**	**4.499**	**15.358**

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	39	107
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	39	5
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	116	97
Zinsrisiken durch Cash-flow-Hedges	100	53
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cash-flow-Hedges)	1.284	2.172
Hedge-Geschäfte Gesamt	**1.578**	**2.435**
Verbindlichkeiten aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	1.831	1.760
Gesamt	**3.409**	**4.195**

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 101 Mio. € (Vorjahr: 63 Mio. €) negative Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter der Angabe „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ näher erläutert.

27. Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2020	kurzfristig	langfristig	31.12.2019
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	7.484	5.541	13.024	7.474	5.202	12.676
Verbindlichkeiten						
aus sonstigen Steuern	3.294	110	3.404	2.812	133	2.946
im Rahmen der sozialen Sicherheit	616	112	727	610	162	772
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	4.501	960	5.462	5.848	1.008	6.856
Übrige Verbindlichkeiten	2.085	1.183	3.267	2.576	766	3.342
	17.979	**7.905**	**25.884**	**19.320**	**7.271**	**26.591**

Die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen entsprechen den vertraglichen Verbindlichkeiten aus Kundenverträgen. Diese haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	2020	2019
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 01.01.	**10.907**	**9.669**
Zu- und Abgänge	847	1.245
Änderungen Konsolidierungskreis	13	12
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	167
Änderungen von Bewertungen und Schätzungen sowie Vertragsanpassungen	–	–
Währungsänderungen	–369	148
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 31.12.	**11.398**	**10.907**

28. Ertragsteuerverpflichtungen

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2020	kurzfristig	langfristig	31.12.2019
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	–	4.890	4.890	–	5.007	5.007
Ertragsteuerrückstellungen	2.213	3.292	5.505	1.876	2.991	4.867
Ertragsteuerverbindlichkeiten	340	–	340	408	–	408
	2.552	**8.181**	**10.734**	**2.283**	**7.998**	**10.282**

Von den Latenten Ertragsteuerverpflichtungen entfällt ein Betrag von 502 Mio. € (Vorjahr: 387 Mio. €) auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen IFRS und Steuerbilanz, die sich innerhalb eines Jahres umkehren.

29. Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Leistungen des Konzerns variieren je nach rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes und hängen in der Regel von der Beschäftigungsdauer und dem Entgelt der Mitarbeiter ab.

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Volkswagen Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Zusagen. Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen beziehungsweise auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für den Volkswagen Konzern keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich 2020 im Volkswagen Konzern auf insgesamt 2.622 Mio. € (Vorjahr: 2.565 Mio. €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 1.826 Mio. € (Vorjahr: 1.796 Mio. €) geleistet.

Bei den Leistungszusagen (Defined Benefit Plans) ist zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen zu unterscheiden.

Die Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen werden gemäß IAS 19 nach dem international üblichen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) durch unabhängige Aktuare ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden versicherungsmathematische Annahmen für die Diskontierungssätze, die Entgelt- und Rententrends, die Fluktuationsraten, die Lebenserwartungen sowie Kostensteigerungen für die Gesundheitsfürsorge berücksichtigt, die für jede Konzerngesellschaft in Abhängigkeit der ökonomischen Rahmenbedingungen ermittelt werden. Neubewertungen ergeben sich aus Abweichungen der tatsächlichen Entwicklung gegenüber den Annahmen des Vorjahres, aus Annahmenänderungen sowie Erträgen oder Aufwendungen aus Planvermögen unter Ausschluss von Beträgen, die in den Nettozinserträgen beziehungsweise -aufwendungen enthalten sind. Diese werden in der Periode ihrer Entstehung unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Gemeinschaftliche Pensionspläne mehrerer Arbeitgeber existieren im Volkswagen Konzern in Großbritannien, der Schweiz, Schweden und den Niederlanden. Hierbei handelt es sich um leistungsorientierte Pläne. Ein geringer Teil dieser Pensionspläne wird als beitragsorientierte Pläne bilanziert, da der Volkswagen Konzern kein Recht hat, die für eine Bilanzierung als leistungsorientierte Pläne notwendigen Informationen zu erhalten. Gemäß den Bestimmungen der gemeinschaftlichen Pläne haftet der Volkswagen Konzern nicht für die Verpflichtungen der anderen Arbeitgeber. Im Falle eines Austritts aus den Plänen oder einer Abwicklung der Pläne wird die anteilig auf den Volkswagen Konzern entfallende Vermögensüberdeckung gutgeschrieben beziehungsweise muss der auf den Volkswagen Konzern entfallende Fehlbetrag ausgeglichen werden. Bei den als beitragsorientierte Pläne bilanzierten leistungsorientierten Pensionsplänen ist der Anteil der Verpflichtungen des Volkswagen Konzerns an den Gesamtverpflichtungen gering. Es sind keine wahrscheinlichen, wesentlichen Risiken aus den gemeinschaftlichen leistungsorientierten Pensionsplänen mehrerer Arbeitgeber, die als beitragsorientierte Pläne bilanziert werden, bekannt. Die erwarteten Beiträge dieser Pläne für das Geschäftsjahr 2021 betragen 25 Mio. €.

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-amerikanischen Konzerngesellschaften für die Krankheitskosten der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen ausgewiesen. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die erwartete langfristige Kostenentwicklung der Krankheitskosten berücksichtigt. Im Geschäftsjahr 2020 wurden 15 Mio. € (Vorjahr: 18 Mio. €) als Aufwand für Krankheitskosten erfasst. Der zugehörige Bilanzwert zum 31. Dezember 2020 beträgt 228 Mio. € (Vorjahr: 266 Mio. €).

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	24.101	21.090
Fair Value des Planvermögens	13.264	12.478
Finanzierungsstatus (Saldo)	10.838	8.613
Barwert der nicht über Planvermögen finanzierten Verpflichtungen	34.200	32.710
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	2	2
Bilanzwerte	**45.040**	**41.324**
davon Pensionsrückstellungen	45.081	41.389
davon Sonstige Vermögenswerte	41	65

WESENTLICHE VERSORGUNGSREGELUNGEN IM VOLKSWAGEN KONZERN

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Mitarbeitern für die Zeit nach dem aktiven Erwerbsleben Leistungen aus einer modernen und attraktiven betrieblichen Altersversorgung. Der wesentliche Teil der Versorgungszusagen im Volkswagen Konzern besteht für nach IAS 19 als leistungsorientiert eingestufte Pensionspläne für Mitarbeiter im Inland. Der Großteil dieser Verpflichtungen ist ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanziert. Diese Pläne sind mittlerweile weitgehend für Neueintritte geschlossen. Zur Reduzierung der mit leistungsorientierten Pensionsplänen verbundenen Risiken, insbesondere Langlebigkeit, Gehaltssteigerungen sowie Inflation, wurden im Volkswagen Konzern in den vergangenen Jahren neue leistungsorientierte Pläne eingeführt, deren Leistungen über entsprechendes externes Planvermögen finanziert werden. Die genannten Risiken konnten in diesen Pensionsplänen weitgehend reduziert werden. In Zukunft wird der Anteil der über Planvermögen finanzierten Pensionsverpflichtungen an der Gesamtverpflichtung kontinuierlich steigen. Nachfolgend werden die wesentlichen Versorgungszusagen beschrieben.

Ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanzierte inländische Pensionspläne

Bei den ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanzierten Pensionsplänen bestehen sowohl beitragsbasierte Versorgungszusagen mit Garantien als auch endgehaltsbasierte Versorgungszusagen. Für die beitragsbasierten Versorgungszusagen wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine). Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert. Für die endgehaltsbezogenen Zusagen wird im Versorgungsfall das zugrunde zu legende Gehalt mit einem Prozentsatz multipliziert, der von der bis zum Eintritt des Versorgungsfalls abgeleisteten Dienstzeit abhängt.

Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

Das Versorgungssystem sieht lebenslang laufende Rentenzahlungen vor. Insofern tragen die Gesellschaften das Langlebigkeitsrisiko. Diesem wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Ermittlung der Verrentungsfaktoren und des Barwertes der garantierten Verpflichtung die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet werden, in denen eine zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird.

Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen dies gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung eingeführt.

Über externes Planvermögen finanzierte inländische Pensionspläne

Die über externes Planvermögen finanzierten Pensionspläne basieren auf beitragsbasierten Leistungszusagen mit Garantien. Hierbei wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren entweder in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine) oder als Einmalkapital beziehungsweise in Raten ausgezahlt. Hierbei haben die Mitarbeiter teilweise die Möglichkeit, mit Entgeltumwandlungen zusätzlich Eigenvorsorge zu betreiben. Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert. Der Versorgungsaufwand wird fortlaufend in ein Sondervermögen eingebracht, das vom Unternehmen unabhängig treuhänderisch verwaltet und am Kapitalmarkt angelegt wird. Sofern das Planvermögen höher ist als der mit dem Garantiezins berechnete Barwert der Verpflichtungen, werden Überschüsse zugewiesen (Überschussbausteine).

Da die treuhänderisch verwalteten Sondervermögen die Voraussetzungen von IAS 19 als Planvermögen erfüllen, ist insoweit eine Verrechnung mit den Verpflichtungen erfolgt.

Die Höhe des Pensionsvermögens unterliegt dem allgemeinen Marktrisiko. Deshalb wird die Ausrichtung und Durchführung der Kapitalanlage fortlaufend durch die Gremien der Trusts kontrolliert, in welchen auch die Gesellschaften vertreten sind. So werden beispielsweise die Grundsätze der Kapitalanlage im Rahmen von Kapitalanlagerichtlinien mit dem Ziel vorgegeben, das Marktrisiko und dessen Auswirkung auf das Planvermögen zu beschränken. Zusätzlich werden im Bedarfsfall Asset-Liability-Management-Studien durchgeführt, die sicherstellen, dass die Kapitalanlage im Einklang mit den abzusichernden Verpflichtungen steht. Derzeit ist das Sondervermögen Altersversorgung vorwiegend in Investmentfonds aus festverzinslichen Wertpapieren oder Aktien investiert. Insofern besteht hauptsächlich ein Zinsänderungs- und Aktienkursrisiko. Zur Abfederung des Marktrisikos sieht das Versorgungssystem zusätzlich vor jeder Überschusszuweisung eine Reservierung von Mitteln im Rahmen einer Schwankungsreserve vor.

Der Barwert der Verpflichtung wird als Saldo aus dem Barwert der garantierten Verpflichtung und dem Planvermögen ausgewiesen. Soweit das Planvermögen unter den Barwert der garantierten Verpflichtung sinkt, ist in diesem Umfang eine Rückstellung zu bilden. Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

Im Falle der lebenslang laufenden Rentenzahlungen trägt der Volkswagen Konzern das Langlebigkeitsrisiko. Diesem wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Ermittlung der Verrentungsfaktoren und des Barwertes der garantierten Verpflichtung die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet werden, in denen eine zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird. Zusätzlich erfolgt ein jährliches Risikomonitoring im Rahmen der Vermögensüberprüfung in den Trusts durch die unabhängigen Aktuare.

Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen dies gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung eingeführt.

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde gelegt:

	DEUTSCHLAND		AUSLAND	
%	2020	2019	2020	2019
Abzinsungssatz zum 31.12.	0,70	1,09	1,70	2,30
Entgelttrend	3,31	3,59	2,74	2,88[1]
Rententrend	1,49	1,50	2,50	2,68
Fluktuationsrate	1,16	1,24	4,36	3,75
Jährlicher Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	–	–	5,30	5,56

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Bei diesen Angaben handelt es sich um Durchschnittswerte, die anhand der Barwerte der leistungsorientierten Verpflichtung gewichtet wurden.

Hinsichtlich der Lebenserwartung werden in allen Ländern jeweils die aktuellsten Sterbetafeln berücksichtigt. Die Diskontierungssätze werden grundsätzlich auf Basis der Renditen erstrangiger Unternehmensanleihen bestimmt, deren Laufzeit und Währung den jeweiligen Verpflichtungen entsprechen. Für die Verpflichtungen der inländischen Konzerngesellschaften wurde hierbei der Index iBoxx AA Corporate Bond zugrunde gelegt. Für die ausländischen Pensionsverpflichtungen werden vergleichbare Indizes herangezogen.

Bei der Ermittlung des EUR-Diskontierungssatzes wurden im Laufe des Geschäftsjahres Anpassungen einzelner Schritte vorgenommen, um dem fortgesetzt niedrigen Zinsniveau im Bewertungsverfahren besser Rechnung zu tragen. Aus der Anpassung ergab sich ein um 0,1 % - Punkte höherer Diskontierungszins und in Folge um 1,4 Mrd. € geringere versicherungsmathematische Verluste.

Die Entgelttrends umfassen erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen, die auch Steigerungen aufgrund von Karriere berücksichtigen.

Die Rententrends entsprechen entweder den vertraglich festgelegten Garantierentenanpassungen oder basieren auf den in den jeweiligen Ländern gültigen Regelungen zur Rentenanpassung.

Die Fluktuationsraten basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf Zukunftserwartungen.

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Verpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

Mio. €	2020	2019
Bilanzwerte am 01.01.	**41.324**	**33.022**
Laufender Dienstzeitaufwand	2.215	1.555
Nettozinsaufwand	459	660
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	–420	–67
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	4.393	8.689
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	–394	27
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	677	654
Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags	0	21
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	929	969
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	–8	–9
Rentenzahlung aus Firmenvermögen	885	873
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	–99	–25
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	7	2
Konsolidierungskreisänderungen	11	–3
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	14
Sonstige Veränderungen	25	–8
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	–1	–4
Bilanzwerte am 31.12.	**45.040**	**41.324**

Die Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags enthält eine Zinskomponente, die teilweise ergebniswirksam im Finanzergebnis und teilweise ergebnisneutral direkt im Eigenkapital erfasst wurde.

Die Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2020	2019
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	**53.800**	**43.918**
Laufender Dienstzeitaufwand	2.215	1.555
Aufzinsung der Verpflichtung	631	921
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	–420	–67
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	4.393	8.689
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	–394	27
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	17	19
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	885	873
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	292	300
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	–99	–25
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	7	–8
Konsolidierungskreisänderungen	16	–7
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	182
Sonstige Veränderungen	–471	–2
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	–219	135
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	**58.301**	**53.800**

Im Geschäftsjahr 2020 erfolgte eine Abgeltung eines über externes Planvermögen finanzierten Pensionsplans in den USA. Die damit einhergehende Verringerung des Barwerts der leistungsorientierten Verpflichtung in Höhe von 520 Mio. € wurde als sonstige Veränderung ausgewiesen. Aus der Planabgeltung ergab sich ein Verlust in Höhe von 7 Mio. €.

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf die leistungsorientierte Pensionsverpflichtung gehabt:

		31.12.2020		31.12.2019	
Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung falls		Mio. €	Veränderung in %	Mio. €	Veränderung in %
Abzinsungssatz	Um 0,5 Prozentpunkte höher	52.604	−9,77	48.598	−9,67
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	64.981	11,46	59.888	11,32
Rententrend	Um 0,5 Prozentpunkte höher	61.360	5,25	56.633	5,27
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	55.552	−4,71	51.258	−4,73
Entgelttrend	Um 0,5 Prozentpunkte höher	58.808	0,87	54.331	0,99
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	57.843	−0,79	53.319	−0,89
Lebenserwartung	Um ein Jahr länger	60.385	3,57	55.719	3,57

Die dargestellten Sensitivitätsanalysen berücksichtigen jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben, das heißt mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden dabei nicht berücksichtigt.

Zur Untersuchung der Sensitivität des Barwertes der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung gegenüber einer Veränderung der angenommenen Lebenserwartung wurden im Rahmen einer Vergleichsberechnung die angesetzten Sterbewahrscheinlichkeiten in dem Maße abgesenkt, dass die Absenkung in etwa zu einer Erhöhung der Lebenserwartung um ein Jahr führt.

Die auf Basis der Barwerte der Verpflichtung gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Macaulay Duration) der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung beträgt 21 Jahre (Vorjahr: 22 Jahre).

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung teilt sich wie folgt auf die Mitglieder des Plans auf:

Mio. €	2020	2019
Aktive Mitglieder mit Pensionsansprüchen	36.124	33.027
Mit unverfallbarem Anspruch aus dem Unternehmen ausgeschiedene Mitglieder	3.642	3.136
Rentner	18.535	17.637
	58.301	**53.800**

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung durch die Aufteilung des Barwerts der Verpflichtung nach Fälligkeit der zugrunde liegenden Zahlungen dargestellt:

Mio. €	2020	2019
Zahlungen fällig innerhalb des nächsten Geschäftsjahres	1.162	1.161
Zahlungen fällig innerhalb von zwei bis fünf Jahren	5.334	5.121
Zahlungen fällig in mehr als fünf Jahren	51.806	47.518
	58.301	**53.800**

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio. €	2020	2019
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	**12.478**	**10.920**
Zinserträge aus Planvermögen – in Höhe des Rechnungszinses	172	261
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge/Aufwendungen aus Planvermögen	677	654
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	929	969
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	9	9
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	291	299
Gewinne (+) oder Verluste (–) aus Planabgeltung	–	10
Konsolidierungskreisänderungen	5	–5
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	167
Sonstige Veränderungen	–496	7
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	–219	139
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	**13.264**	**12.478**

Die sonstigen Veränderungen im Geschäftsjahr 2020 resultieren im Wesentlichen aus dem Abgang des Planvermögens im Zuge einer Abgeltung eines über externes Planvermögen finanzierten Pensionsplans in den USA.

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich Erträge in Höhe von 849 Mio. € (Vorjahr: Erträge in Höhe von 915 Mio. €).

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Planvermögen voraussichtlich auf 851 Mio. € (Vorjahr: 927 Mio. €) belaufen.

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert:

	31.12.2020			31.12.2019		
Mio. €	Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Gesamt	Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Gesamt
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	628	–	628	501	–	501
Eigenkapitalinstrumente	264	–	264	401	–	401
Schuldinstrumente	496	–	496	850	5	855
Direktinvestitionen in Immobilien	–	121	121	–	110	110
Derivate	20	–6	14	15	–28	–13
Aktienfonds	3.640	15	3.655	2.653	20	2.673
Rentenfonds	6.011	133	6.144	5.729	128	5.857
Immobilienfonds	190	–	190	170	–	170
Sonstige Fonds	1.315	28	1.344	1.225	22	1.247
Sonstiges	48	360	408	83	594	676

Das Planvermögen enthält 12 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) Anlagen in Vermögenswerte und 5 Mio. € (Vorjahr: 14 Mio. €) Anlagen in Schuldinstrumente des Volkswagen Konzerns.

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2020	2019
Laufender Dienstzeitaufwand	2.215	1.555
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	459	662
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	–99	–25
Gewinne (–)/Verluste (+) aus Planabgeltung	7	2
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen (+) und Erträge (–)	**2.583**	**2.194**

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten; die Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden in den Zinsaufwendungen ausgewiesen.

30. Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

Mio. €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Kosten der Belegschaft	Prozess- und Rechtsrisiken	Übrige Rückstellungen	Gesamt
Stand am 01.01.2019[1]	**27.035**	**5.155**	**4.913**	**7.639**	**44.742**
Währungsänderungen	199	15	−14	41	241
Konsolidierungskreisänderungen	−1	3	−1	0	2
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	33	10	–	12	55
Verbrauch	9.442	1.899	1.913	2.404	15.658
Zuführung/Neubildung	11.618	2.633	2.835	3.486	20.572
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	3	225	−29	20	220
Auflösung	2.391	128	531	795	3.845
Stand am 31.12.2019	**26.988**	**5.993**	**5.260**	**7.976**	**46.217**
davon kurzfristig	13.468	2.466	3.112	5.388	24.434
davon langfristig	13.520	3.527	2.147	2.588	21.783
Stand am 01.01.2020	**26.988**	**5.993**	**5.260**	**7.976**	**46.217**
Währungsänderungen	−653	−56	−170	−222	−1.101
Konsolidierungskreisänderungen	18	16	0	522	556
Verbrauch	9.625	2.275	2.347	2.086	16.333
Zuführung/Neubildung	10.890	2.707	1.781	4.393	19.771
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	17	108	−20	0	105
Auflösung	1.637	223	586	1.117	3.564
Stand am 31.12.2020	**25.998**	**6.270**	**3.918**	**9.465**	**45.652**
davon kurzfristig	12.394	2.174	2.037	6.359	22.964
davon langfristig	13.604	4.096	1.881	3.107	22.688

1 Im Rahmen der Erstanwendung des IFRS 16 wurde der Eröffnungsbilanzwert angepasst.

In den Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft sind Rückstellungen enthalten, die alle Risiken aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Teilen und Originalteilen bis hin zur Entsorgung von Altfahrzeugen einschließen. Im Wesentlichen sind dies Gewährleistungsverpflichtungen, die unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs ermittelt werden. Des Weiteren sind hierin Rückstellungen für aufgrund rechtlicher oder faktischer Verpflichtungen zu gewährende Rabatte, Boni und Ähnliches enthalten, die nach dem Bilanzstichtag anfallen, jedoch durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden.

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Jubiläumszuwendungen, Zeitguthaben, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken umfassen neben verbliebenen Vorsorgen aus der Dieselthematik Rückstellungen für eine Vielzahl an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren, an denen die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit beteiligt sind. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden, Arbeitnehmern oder Investoren auf. Weitere Erläuterungen zu den rechtlichen Risiken befinden sich unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

Die Übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken, Preisrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden. Abhängig von der jeweiligen Jurisdiktion sind darin auch Risikovorsorgen für die etwaige Nichteinhaltung von gesetzlichen Emissionsobergrenzen enthalten. Deren Bewertung erfolgte unter anderem unter Berücksichtigung des jeweiligen Absatzvolumens und der gesetzlich definierten Abgabe beziehungsweise der Kosten für den Erwerb von Emissionsrechten anderer Hersteller. Die Synergien der einzelnen Marken des Volkswagen Konzerns wurden dabei nach Möglichkeit in Form von Emissionsgemeinschaften genutzt.

In den Übrigen Rückstellungen sind zudem Vorsorgen aus dem Versicherungsgeschäft in Höhe von 1.265 Mio. € (Vorjahr: 568 Mio. €) enthalten. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Erweiterung des Konsolidierungskreises aufgrund einer Erstkonsolidierung.

31. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	22.163	21.948
nicht konsolidierten Tochterunternehmen	186	222
Gemeinschaftsunternehmen	156	375
assoziierten Unternehmen	167	195
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	3	5
	22.677	**22.745**

Sonstige Erläuterungen

32. IAS 23 (Fremdkapitalkosten)

Die aktivierten Fremdkapitalkosten beliefen sich im Geschäftsjahr auf 65 Mio. € (Vorjahr: 68 Mio. €) und entfielen im Wesentlichen auf die aktivierten Entwicklungskosten. Es wurde im Volkswagen Konzern ein Fremdkapitalkostensatz von durchschnittlich 1,5 % (Vorjahr: 1,6 %) der Aktivierung zugrunde gelegt.

33. IFRS 16 (Leasingverhältnisse)

1. LEASINGNEHMERBILANZIERUNG

Der Volkswagen Konzern tritt im Wesentlichen durch die Anmietung von Büroausstattung, Immobilien und sonstigen Produktionsmitteln als Leasingnehmer auf. Die Leasingverträge werden individuell verhandelt und beinhalten eine Vielzahl an Vertragsbedingungen. Nutzungsrechte aus Leasingverträgen sind in den Posten der Bilanz mit folgenden Werten enthalten:

AUSWEIS UND ENTWICKLUNG DER NUTZUNGSRECHTE AUS LEASINGVERHÄLTNISSEN VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2019

Mio. €	Nutzungsrechte für Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Nutzungsrechte für Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungsrechte für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand am 01.01.2019	**5.139**	**77**	**294**	**5.510**
Währungsänderungen	82	0	1	83
Änderungen Konsolidierungskreis	13	–	0	13
Zugänge	1.201	5	459	1.666
Umbuchungen	−8	−39	−5	−52
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	9	–	1	10
Abgänge	166	0	11	177
Stand am 31.12.2019	**6.253**	**44**	**738**	**7.034**
Abschreibungen				
Stand am 01.01.2019	**63**	**17**	**4**	**84**
Währungsänderungen	3	0	0	4
Änderungen Konsolidierungskreis	1	–	–	1
Zugänge planmäßig	810	6	126	942
Zugänge außerplanmäßig	–	–	–	–
Umbuchungen	−8	–	0	−8
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	1	–	0	1
Abgänge	19	0	4	23
Zuschreibungen	–	–	0	0
Stand am 31.12.2019	**848**	**23**	**126**	**998**
Nettobuchwert am 31.12.2019	**5.404**	**21**	**611**	**6.036**

AUSWEIS UND ENTWICKLUNG DER NUTZUNGSRECHTE AUS LEASINGVERHÄLTNISSEN VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2020

Mio. €	Nutzungsrechte für Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Nutzungsrechte für Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungsrechte für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand am 01.01.2020	**6.253**	**44**	**738**	**7.034**
Währungsänderungen	−210	−3	−8	−221
Änderungen Konsolidierungskreis	47	–	7	54
Zugänge	1.240	16	102	1.358
Umbuchungen	−24	−1	2	−23
Abgänge	297	1	97	394
Stand am 31.12.2020	**7.009**	**56**	**744**	**7.809**
Abschreibungen				
Stand am 01.01.2020	**848**	**23**	**126**	**998**
Währungsänderungen	−37	−2	−3	−43
Änderungen Konsolidierungskreis	5	–	1	6
Zugänge planmäßig	896	8	158	1.062
Zugänge außerplanmäßig	27	–	1	27
Umbuchungen	0	0	−1	−1
Abgänge	130	0	78	209
Zuschreibungen	0	0	0	0
Stand am 31.12.2020	**1.608**	**28**	**204**	**1.840**
Nettobuchwert am 31.12.2020	**5.401**	**27**	**540**	**5.969**

Aus der Untervermietung von Nutzungsrechten ergaben sich im Geschäftsjahr Erträge in Höhe von 16 Mio. € (Vorjahr: 20 Mio. €).

Der Bewertung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen sowie der damit verbundenen Leasingverbindlichkeit liegt eine bestmögliche Schätzung hinsichtlich der Ausübung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen zugrunde. Falls sich wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen oder des Vertrages ergeben, wird diese Einschätzung aktualisiert.

Die folgenden Tabellen zeigen die Zuordnung der Leasingverbindlichkeiten in der Bilanz und geben einen Überblick über deren vertragliche Fälligkeiten:

ZUORDNUNG DER LEASINGVERBINDLICHKEITEN ZU DEN JEWEILIGEN BILANZPOSTEN

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Langfristige Finanzschulden	5.119	5.208
Kurzfristige Finanzschulden	1.005	1.002
Buchwert der Leasingverbindlichkeiten	**6.124**	**6.210**

FÄLLIGKEITSANALYSE DER LEASINGVERBINDLICHKEITEN

	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			
Mio. €	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2020	1.005	2.591	2.528	6.124
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2019	1.002	2.613	2.595	6.210

Für Leasingverbindlichkeiten sind im Geschäftsjahr Zinsaufwendungen in Höhe von 216 Mio. € (Vorjahr: 230 Mio. €) angefallen.

Für geringwertige und kurzfristige Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte aktiviert. Die Aufwendungen für die Anmietung geringwertiger Leasinggegenstände betrugen im Geschäftsjahr insgesamt 285 Mio. € (Vorjahr: 270 Mio. €). In dieser Zahl sind keine Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse enthalten, die im Geschäftsjahr insgesamt 268 Mio. € (Vorjahr: 333 Mio. €) betrugen. Auf variable Leasingaufwendungen, die nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten einbezogen werden, entfallen im Geschäftsjahr 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €).

Insgesamt ergab sich aus Leasingnehmerverhältnissen im Geschäftsjahr ein Zahlungsmittelabfluss von 1.865 Mio. € (Vorjahr: 1.797 Mio. €).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der möglichen zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse, die nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden:

Mio. €	2020	2019
Mögliche Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von		
Variablen Leasingzahlungen	0	1
Restwertgarantien	0	0
Verlängerungsoptionen	3.350	3.575
Kündigungsoptionen	8	3
Leasingverhältnissen, die noch nicht begonnen haben (vertragliche Verpflichtung)	270	359
	3.628	**3.938**

2. LEASINGGEBERBILANZIERUNG

Der Volkswagen Konzern tritt als Leasinggeber sowohl im Rahmen des Finanzierungsleasinggeschäfts als auch des Operating-Leasinggeschäfts auf. Gegenstand dieser Geschäfte sind im Wesentlichen Kraftfahrzeuge sowie in geringem Umfang Grundstücke, Gebäude und Ausstattungsgegenstände für Handelsbetriebe.

Den Ausfallrisiken von Leasingforderungen trägt der Volkswagen Konzern durch die Bildung von Wertberichtigungen gemäß den Vorschriften des IFRS 9 in vollem Umfang Rechnung. Risiken aus den Leasingverträgen zugrundeliegenden Vermögenswerten begegnet der Volkswagen Konzern als Leasinggeber unter anderem durch die Berücksichtigung von erhaltenen Restwertgarantien für Teile des Leasingportfolios sowie durch die Berücksichtigung von zukunftsgerichteten Restwertprognosen auf Basis von internen und externen Informationen im Rahmen des Restwertmanagements. Die Restwertprognosen werden regelmäßig überprüft.

2.1 OPERATING-LEASING-VERHÄLTNISSE

Die im Rahmen von langfristigem Operating-Leasing Vermieteten Vermögenswerte beliefen sich zum Ende des Geschäftsjahres auf 51.244 Mio. € (Vorjahr: 49.476 Mio. €). Während 558 Mio. € (Vorjahr: 538 Mio. €) auf Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien entfallen, belaufen sich die in der Bilanz separat als Vermietete Vermögenswerte ausgewiesenen Vermögenswerte auf 50.686 Mio. € (Vorjahr: 48.938 Mio. €). Diese beinhalten im Wesentlichen Fahrzeuge in Höhe von 50.605 Mio. € (Vorjahr: 48.853 Mio. €) sowie Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken in Höhe von 79 Mio. € (Vorjahr: 78 Mio. €). Die restlichen Vermögenswerte entfallen auf Technische Anlagen und Maschinen sowie andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung. Weitere Angaben zur Wertentwicklung der Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und der Vermieteten Vermögenswerte finden sich in der Angabe „Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien".

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Operating-Leasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

ANGABE ZUM 31.12.2019

Mio. €	2020	2021	2022	2023	2024	Ab 2025	Gesamt
Leasingzahlungen[1]	8.138	5.526	3.139	829	338	344	**18.315**

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

ANGABE ZUM 31.12.2020

Mio. €	2021	2022	2023	2024	2025	Ab 2026	Gesamt
Leasingzahlungen	7.893	5.636	3.178	1.220	452	362	**18.741**

AUFGLIEDERUNG DER ERTRÄGE AUS OPERATING-LEASING-VERHÄLTNISSEN

Mio. €	2020	2019
Leasingerträge	12.429	12.014
Erträge aus variablen Leasingzahlungen	7	13
Summe	**12.436**	**12.027**

2.2 FINANZIERUNGSLEASING-VERHÄLTNISSE

Im Geschäftsjahr ergaben sich Zinserträge aus der Nettoinvestition in die Leasingverhältnisse in Höhe von 2,4 Mrd. € (Vorjahr: 2,4 Mrd. €). Darüber hinaus ergaben sich Veräußerungsgewinne aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen in Höhe von 0,8 Mrd. € (Vorjahr: 1,2 Mrd. €).

In der folgenden Tabelle ist die Überleitung der ausstehenden Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zum Nettoinvestitionswert dargestellt:

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Nicht abgezinste Leasingzahlungen	**53.162**	**54.302**
Nicht garantierter Restbuchwert	4.255	4.112
Noch nicht erwirtschaftete Zinserträge	−3.468	−3.789
Risikovorsorge auf Leasingforderungen	−1.414	−971
Nettoinvestitionswert	**52.534**	**53.652**

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

ANGABE ZUM 31.12.2019

Mio. €	2020	2021	2022	2023	2024	Ab 2025	Gesamt
Leasingzahlungen	19.428	14.590	12.179	6.883	847	373	**54.302**

ANGABE ZUM 31.12.2020

Mio. €	2021	2022	2023	2024	2025	Ab 2026	Gesamt
Leasingzahlungen	19.059	15.299	12.051	5.684	612	456	**53.162**

34. IFRS 7 (Finanzinstrumente)

Nachfolgende Tabelle stellt die Buchwerte der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien dar:

BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IFRS 9

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	21.898	16.331
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente)	3.545	3.139
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente)	152	68
davon Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	3
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	151.497	149.203
davon Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	158
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	2.403	1.760
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	230.904	229.229
davon Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	44

KLASSEN VON FINANZINSTRUMENTEN

Im Volkswagen Konzern werden Finanzinstrumente in folgende Klassen eingeteilt:

- Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente,
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente,
- Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen,
- Keiner Bewertungskategorie zugeordnet und
- Kreditzusagen und Finanzgarantien (außerbilanziell).

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE

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

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

Zur Überleitung zu den Bilanzwerten werden in der Tabelle in der Spalte „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet“ auch Sachverhalte ausgewiesen, die kein Finanzinstrument darstellen.

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

In den „Zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten“ sind auch Anteile an Personen- und Kapitalgesellschaften enthalten.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2019

	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ-INSTRUMENTE IN SICHERUNGS-BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS-KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ-POSTEN ZUM 31.12.2019
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	8.169	8.169
Sonstige Beteiligungen	54	–	–	–	1.848	1.902
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	288	51.404	52.581	–	35.281	86.973
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.012	3.625	3.628	916	–	5.553
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	341	341
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	17.940	17.940	–	–	17.941
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	39.936	39.936	–	18.656	58.615
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.477	10.120	10.120	619	–	12.216
Ertragsteuerforderungen	–	9	9	–	1.181	1.190
Wertpapiere	16.681	88	88	–	–	16.769
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	25.923	25.923	–	–	25.923
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3	158	158	–	634	795
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	108.348	110.679	–	5.208	113.556
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	943	2.549	2.554	1.007	–	4.499
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	86.911	86.911	–	1.002	87.912
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	22.745	22.745	–	–	22.745
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	817	8.614	8.614	1.427	–	10.858
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	19	19	–	389	408
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	44	44	–	326	370

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2020

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

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 52,9 Mrd. € (Vorjahr: 53,9 Mrd. €) und einen Fair Value (Fair Value Hierarchie Stufe 3) von 55,0 Mrd. € (Vorjahr: 55,0 Mrd. €).

Die Ermittlung des Fair Values wird anhand einheitlicher Bewertungsmethoden sowie Bewertungsparameter vorgenommen. Die Durchführung der Fair Value Bewertung bei Finanzinstrumenten der Stufen 2 und 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben in den einzelnen Konzernbereichen durchgeführt. Die angewandten Bewertungsmethoden sind unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ erläutert. Bei den Forderungen in Stufe 3 wurde der Fair Value unter Berücksichtigung individueller Verlusterwartungen bestimmt, welche in einem wesentlichen Maße auf Annahmen des Unternehmens zur Bonität des Kontrahenten beruhen. Die berücksichtigten Parameter sind nicht auf einem aktiven Markt beobachtbar.

Eine Übersicht der zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden nach Stufen enthalten die folgenden Tabellen:

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	54	43	0	11
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	288	–	–	288
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.012	–	595	417
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	–	–	1
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	22	–	–	22
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.477	–	1.304	173
Wertpapiere	16.681	16.681	–	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	3	–	–	3
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	943	–	425	518
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	817	–	570	247

Mio. €	31.12.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	177	40	0	137
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	279	–	–	279
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.512	–	784	729
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	52	–	–	52
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	–	–	26
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.402	–	2.242	160
Wertpapiere	21.146	21.060	86	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.188	–	644	543
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.215	–	851	364

FAIR VALUES DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	92.518	–	–	92.518
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.940	–	17.940	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	13.748	456	4.534	8.758
Ertragsteuerforderungen	9	–	9	–
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	25.923	24.912	1.010	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	158	4	154	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	**150.296**	**25.372**	**23.648**	**101.276**
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.745	–	22.745	–
Finanzschulden	197.590	42.828	152.329	2.433
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	11.168	707	10.069	392
Ertragsteuerverbindlichkeiten	19	–	19	–
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	44	–	44	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	**231.566**	**43.535**	**185.205**	**2.825**

Mio. €	31.12.2020	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	89.705	–	–	89.705
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.191	–	16.191	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	14.135	466	4.834	8.834
Ertragsteuerforderungen	9	–	9	–
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	33.909	33.721	188	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	**153.950**	**34.187**	**21.223**	**98.540**
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.677	–	22.677	–
Finanzschulden	202.925	41.909	161.016	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	10.862	691	9.851	320
Ertragsteuerverbindlichkeiten	38	–	38	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	**236.502**	**42.600**	**193.582**	**320**

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2019	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	916	–	916	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	619	–	619	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.007	–	1.007	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.427	–	1.427	–

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

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, die an einem öffentlichen Markt notiert sind und gehandelt werden. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven sowie Rohstoffpreise verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden. 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 und sonstige Beteiligungen gezeigt. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei insbesondere die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuelle Diskontzinssätze verwendet. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Values für die Restwertsicherungsmodelle sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle. Zur Bewertung der Fahrzeugfinanzierungsprogramme wird insbesondere der entsprechende Fahrzeugpreis berücksichtigt.

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

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	Zur Veräußerung gehaltene finanzielle Vermögenswerte
Stand am 01.01.2019	**990**	**816**	**–**
Währungsänderungen	22	9	–
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–	–
Gesamtergebnis	154	293	–
erfolgswirksam	157	293	–
erfolgsneutral	– 3	–	–
Zugänge (Zukäufe)	13	–	3
Realisierungen	– 215	– 301	–
Umgliederung in Stufe 2	– 46	– 51	–
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	– 3	–	–
Stand am 31.12.2019	**913**	**765**	**3**
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	**157**	**– 293**	**–**
Sonstiges betriebliches Ergebnis	161	– 292	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	115	– 238	–
Finanzergebnis	– 4	– 1	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	– 4	–	–

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2020	**913**	**765**
Währungsänderungen	– 39	– 9
Änderungen Konsolidierungskreis	66	–
Gesamtergebnis	433	551
erfolgswirksam	425	452
erfolgsneutral	8	99
Zugänge (Zukäufe)	312	–
Realisierungen	– 203	– 323
Umgliederung in Stufe 2	– 100	– 77
Stand am 31.12.2020	**1.383**	**908**
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	**425**	**– 452**
Sonstiges betriebliches Ergebnis	407	– 452
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	313	– 370
Finanzergebnis	18	0
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	7	0

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

Für den Fair Value der Warentermingeschäfte ist der Rohstoffpreis die wesentliche Risikovariable. 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. Dezember 2020 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 263 Mio. € (Vorjahr: 168 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen. Auf das Eigenkapital ergeben sich keine Effekte.

Die für die Bewertung der vom Unternehmen gehaltenen Optionen auf Eigenkapitalinstrumente maßgebliche Risikovariable 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. Dezember 2020 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2020 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 4 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) niedriger ausgefallen.

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

Für den Fair Value der Optionen aus Restwertrisiken sind die Marktpreise von Gebrauchtwagen die wesentliche Risikovariable. 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. Dezember 2020 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 382 Mio. € (Vorjahr: 354 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. Dezember 2020 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 419 Mio. € (Vorjahr: 374 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 31. Dezember 2020 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 31. Dezember 2020 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. Dezember 2020 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. Dezember 2020 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 31. Dezember 2020 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 5,8 Mio. € (Vorjahr: 0,2 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 2,1 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 5,8 Mio. € (Vorjahr: 0,2 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 2,1 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) geringer ausgefallen.

AUFRECHNUNG VON FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN UND VERBINDLICHKEITEN

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Angaben zu den Effekten zu Aufrechnungen in der Bilanz sowie die potenziellen finanziellen Auswirkungen einer Aufrechnung im Fall von Instrumenten, die Gegenstand einer rechtlich durchsetzbaren Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung sind.

				BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN		
Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanz-instrumente	Erhaltene Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2019
Derivative Finanzinstrumente	3.396	−146	3.250	−2.010	−45	1.195
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	146.218	−630	145.588	–	−98	145.490
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.952	−11	17.941	0	–	17.941
Wertpapiere	16.769	–	16.769	–	–	16.769
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	25.923	–	25.923	–	–	25.923
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	14.436	146	14.581	0	–	14.581

				BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN		
Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanz-instrumente	Erhaltene Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2020
Derivative Finanzinstrumente	6.216	−165	6.051	−1.770	−35	4.246
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	141.185	−614	140.571	–	−98	140.473
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	16.253	−10	16.243	0	–	16.243
Wertpapiere	21.162	–	21.162	–	–	21.162
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	33.909	–	33.909	–	–	33.909
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	15.203	–	15.203	0	–	15.203

In den Sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind Forderungen aus Steuerumlagen in Höhe von 9 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) enthalten.

Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Finanzinstrumente	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Gestellte Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2019
Derivative Finanzinstrumente	4.195	0	4.195	−1.900	−53	2.241
Finanzschulden	201.468	–	201.468	–	−1.729	199.740
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.756	−11	22.745	0	–	22.745
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	11.812	−630	11.182	–	–	11.182

Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögenswerte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Finanzinstrumente	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Gestellte Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2020
Derivative Finanzinstrumente	3.417	−8	3.409	−1.769	−2	1.638
Finanzschulden	203.457	–	203.457	–	−1.955	201.502
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.687	−10	22.677	0	–	22.677
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	12.247	−771	11.476	–	–	11.476

In der Spalte „Finanzinstrumente" werden die Beträge ausgewiesen, die Gegenstand einer Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung sind, aber wegen Nichterfüllung der Voraussetzungen für eine Saldierung in der Bilanz nicht aufgerechnet wurden. In der Spalte „Erhaltene Sicherheiten" beziehungsweise „Gestellte Sicherheiten" sind die bezogen auf die Gesamtsumme der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erhaltenen beziehungsweise verpfändeten Beträge von Barsicherheiten und Sicherheiten in Form von Finanzinstrumenten ausgewiesen, welche die Kriterien für eine Aufrechnung in der Bilanz nicht erfüllen.

In den Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von 38 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €) enthalten.

ASSET-BACKED-SECURITIES-TRANSAKTIONEN

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen mit finanziellen Vermögenswerten in Höhe von 30,6 Mrd. € (Vorjahr angepasst: 30,8 Mrd. €) sind in den Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten aus Darlehen enthalten. Der korrespondierende Buchwert der Forderungen aus dem Kunden- und Händlerfinanzierungs- sowie dem Finanzierungsleasinggeschäft beträgt 34,5 Mrd. € (Vorjahr: 34,1 Mrd. €). Im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Transaktionen wurden insgesamt Sicherheiten in Höhe von 48,9 Mrd. € (Vorjahr: 47,9 Mrd. €) gestellt. Dabei werden die erwarteten Zahlungen an strukturierte Unternehmen abgetreten und das Sicherungseigentum an den finanzierten Fahrzeugen übertragen. Diese Asset-Backed-Securities-Transaktionen führten nicht zu einem bilanziellen Abgang der Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft, da Delkredere- und Zahlungszeitpunktrisiken im Konzern zurückbehalten wurden. Der Unterschiedsbetrag zwischen den abgetretenen Forderungen und den dazugehörigen Verbindlichkeiten resultiert aus unterschiedlichen Konditionen sowie dem vom Volkswagen Konzern selbst gehaltenen Anteil an den verbrieften Schuldverschreibungen.

Ein Großteil der öffentlichen und privaten Asset-Backed-Securities-Transaktionen des Volkswagen Konzerns kann vorzeitig zurückgezahlt werden (sogenannter clean-up call), wenn weniger als 10 % des ursprünglichen Transaktionsvolumens ausstehen. Die abgetretenen Forderungen können kein weiteres Mal abgetreten werden oder anderweitig als Sicherheit verwendet werden. Die Ansprüche der Schuldverschreibungsinhaber sind auf die abgetretenen Forderungen begrenzt, und die Zahlungseingänge aus diesen Forderungen sind für die Tilgung der korrespondierenden Verbindlichkeit bestimmt.

Zum 31. Dezember 2020 betrug der Fair Value der abgetretenen und weiterhin bilanzierten Forderungen 35,4 Mrd. € (Vorjahr: 34,8 Mrd. €). Der Fair Value der verbundenen Verbindlichkeiten belief sich zu diesem Stichtag auf 30,6 Mrd. € (Vorjahr angepasst: 30,7 Mrd. €).

Der Konzern der Volkswagen Bank GmbH ist vertraglich verpflichtet, den in ihrem Abschluss konsolidierten strukturierten Unternehmen unter bestimmten Voraussetzungen Finanzmittel zu übertragen. Da die Forderungsübertragung auf die Zweckgesellschaft als stille Zession erfolgt, ist es möglich, dass die Forderung bereits bei der Originatorin rechtswirksam gemindert wurde, zum Beispiel wenn der Forderungsschuldner gegenüber einer Gesellschaft des Volkswagen Konzerns wirksam aufrechnet. Für die daraus entstehenden Ausgleichsansprüche gegenüber der Zweckgesellschaft ist dann eine Sicherheitsleistung zu entrichten, wenn zum Beispiel das Rating der relevanten Konzerngesellschaft auf einen vertraglich festgelegten Referenzwert sinkt.

WEITERE ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH IFRS 7 (FINANZINSTRUMENTE)

In der nachfolgenden Tabelle werden die Nettoergebnisse aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien tabellarisch dargestellt und wesentliche Sachverhalte im Folgenden näher erläutert:

NETTOERGEBNISSE AUS FINANZINSTRUMENTEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN GEMÄß IFRS 9

Mio. €	2020	2019
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	2.309	−242
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	2.899	6.282
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente)	4	7
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	−3.242	−4.420
	1.970	**1.628**

Die Nettoergebnisse der Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente setzen sich im Wesentlichen aus der Fair Value Bewertung von Derivaten inklusive Zinsen und Währungsumrechnungsergebnissen zusammen.

Die Nettoergebnisse aus Erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten (Fremdkapitalinstrumente) betreffen Zinserträge auf festverzinsliche Wertpapiere.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden umfassen im Wesentlichen die Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9, Effekte aus der Währungsumrechnung und die Bildung von Risikovorsorgen. Die Zinsen enthalten auch die Zinserträge und -aufwendungen aus dem Kreditgeschäft des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen.

Im Folgenden werden die Gesamtzinserträge und Gesamtzinsaufwendungen aus Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Schulden getrennt von den Erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten aufgeführt:

GESAMTZINSERTRÄGE UND -AUFWENDUNGEN DER NICHT ERFOLGSWIRKSAM ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	2020	2019
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden		
Zinserträge	6.982	7.563
Zinsaufwendungen	3.707	4.120
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente) und Schulden		
Zinserträge	4	8
Zinsaufwendungen	–	–

GEWINNE UND VERLUSTE AUS DEM ABGANG VON ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	2020	2019
Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden	810	845
Verluste aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden	−1.527	−978
	−717	**−133**

Im Geschäftsjahr wurden 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) als Aufwand und 29 Mio. € als Ertrag (Vorjahr: 44 Mio. €) für Gebühren und Provisionen aus Treuhändergeschäften sowie aus nicht zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten erfasst, die nicht im Rahmen der Effektivzinsmethode berücksichtigt werden.

35. Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden die Zahlungsströme erläutert, und zwar getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit, unabhängig von der Gliederung der Bilanz.

Ausgehend vom Ergebnis vor Steuern wird der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Das Ergebnis vor Steuern wird um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (im Wesentlichen Abschreibungen) und Erträge bereinigt. Die Sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge resultieren im Wesentlichen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten sowie Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften. Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Working Capital, in dem auch die Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen werden, ergibt sich der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen im Sachanlagevermögen und bei Beteiligungen auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten sowie Geldanlagen in Wertpapiere, Darlehen und Termingeldanlagen.

In der Finanzierungstätigkeit sind, neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen und der Tilgung von Anleihen, die Zuflüsse aus Kapitalerhöhungen, der Begebung von Anleihen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden enthalten. Bezüglich der in den Kapitaleinzahlungen enthaltenen Zu- beziehungsweise Abflüsse aus der Begebung/Tilgung von Hybridkapital wird auf die Angabe „Eigenkapital“ verwiesen.

Die Veränderungen der Bilanzposten, die in der Kapitalflussrechnung dargestellt werden, sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen nicht zahlungswirksam sind und ausgesondert werden.

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind im Geschäftsjahr Zahlungen für erhaltene Zinsen in Höhe von 7.192 Mio. € (Vorjahr: 7.640 Mio. €) und für gezahlte Zinsen in Höhe von 2.677 Mio. € (Vorjahr: 2.604 Mio. €) enthalten. Darüber hinaus sind im Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit Dividenden von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 3.098 Mio. € (Vorjahr: 3.679 Mio. €) enthalten.

An die Aktionäre der Volkswagen AG wurden Dividenden in Höhe von 2.419 Mio. € (Vorjahr: 2.419 Mio. €) gezahlt.

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	33.909	25.923
Termingeldanlagen	−477	−1.593
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	**33.432**	**24.329**

Termingeldanlagen werden nicht als Zahlungsmitteläquivalente eingestuft. Termingeldanlagen haben eine Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der Zahlungsmittel.

Die Aufteilung der Veränderung der Finanzschulden in zahlungswirksame und zahlungsunwirksame Vorgänge ergibt sich aus folgender Tabelle:

			ZAHLUNGSUNWIRKSAME VORGÄNGE				
Mio. €	Stand am 01.01.2019	zahlungswirksame Veränderungen	Währungskurs-änderungen	Änderungen Konsolidierungs-kreis	Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	Sonstige Änderungen	Stand am 31.12.2019
Anleihen	81.549	6.132	496	–	–	452	88.629
Sonstiger Kreditstand	108.886	−3.392	1.616	−193	0	−287	106.630
Leasingverbindlichkeiten[1,2]	5.567	−957	81	16	9	1.513	6.210
Kreditstand	**196.001**	**1.783**	**2.193**	**−177**	**9**	**1.678**	**201.468**
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte[3]	1.853	−1.135	–	–	–	−718	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	−182	18	−3	–	–	87	−81
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	**197.672**	**666**	**2.189**	**−177**	**9**	**1.046**	**201.387**

1 Im Rahmen der Erstanwendung des IFRS 16 wurde der Eröffnungsbilanzwert angepasst.
2 Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.
3 Die sonstigen Änderungen der Minderheitsgesellschaftern gewährten Andienungs-/Ausgleichsrechte enthalten im Wesentlichen die Umgliederung der verbliebenen Verbindlichkeit in das Eigenkapital, nachdem die gewährten Andienungsrechte im Geschäftsjahr ausgelaufen sind.

			ZAHLUNGSUNWIRKSAME VORGÄNGE			
Mio. €	Stand am 01.01.2020	zahlungswirksame Veränderungen	Währungskurs-änderungen	Änderungen Konsolidierungs-kreis	Sonstige Änderungen	Stand am 31.12.2020
Anleihen	88.629	5.366	−979	–	−389	92.626
Sonstiger Kreditstand	106.630	3.404	−5.638	267	44	104.707
Leasingverbindlichkeiten[1]	6.210	−1.100	−195	39	1.170	6.124
Kreditstand	**201.468**	**7.670**	**−6.812**	**306**	**825**	**203.457**
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	−81	172	132	–	−202	21
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	**201.387**	**7.843**	**−6.680**	**306**	**622**	**203.478**

1 Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

36. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1. SICHERUNGSRICHTLINIEN UND GRUNDSÄTZE DES FINANZRISIKOMANAGEMENTS

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken, welche sich aus Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Für die konzernweite Risikopolitik bestehen Richtlinien, die sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie den Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute orientieren.

Das operative Risikomanagement und Controlling für Risiken aus Finanzinstrumenten obliegt dem Bereich Konzern-Treasury. Der Konzern-Vorstandsausschuss Risikomanagement (K-VAR) wird regelmäßig über die aktuellen Finanzrisiken informiert. Darüber hinaus werden der Konzernvorstand und der Aufsichtsrat turnusmäßig über die aktuelle Risikolage unterrichtet. Die Teilkonzerne MAN Energy Solutions, Porsche Holding Salzburg und TRATON GROUP sind in Teilbereichen in das operative Risikomanagement und Controlling für Risiken aus Finanzinstrumenten durch den Bereich Konzern-Treasury einbezogen. Teilkonzerne verfügen über eigene Strukturen zur Risikosteuerung.

Zu weiteren Erläuterungen siehe Abschnitt Finanzrisiken im Risiko- und Chancenbericht des Konzernlageberichts.

2. KREDIT- UND AUSFALLRISIKO

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Ansprüche aus bilanzierten Buchwerten gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen. Das maximale Kredit- und Ausfallrisiko wird durch gehaltene Sicherheiten und sonstige Kreditverbesserungen gemindert. Die gehaltenen Sicherheiten bestehen zum überwiegenden Teil für finanzielle Vermögenswerte der Klasse „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet“. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Sicherheiten für Forderungen aus Finanzdienstleistungen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Als Sicherheiten kommen sowohl Fahrzeuge und Sicherungsübereignungen als auch Bürgschaften und Grundpfandrechte zum Einsatz. Darüber hinaus kommen im Rahmen von Sicherungsbeziehungen Barsicherheiten zum Einsatz.

Für finanzielle Vermögenswerte der Stufe 3 und Stufe 4 mit objektiven Anzeichen einer Wertminderung zum Abschlussstichtag erfolgt durch die Sicherheiten eine Risikoabschwächung in Höhe von 1,2 Mrd. € (Vorjahr: 1,3 Mrd. €). Für die Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögensgegenstände liegen Sicherheiten in Höhe von 237 Mio. € (Vorjahr: 285 Mio. €) vor.

Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen in wesentlichem Umfang sowie derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Banken. Darüber hinaus werden die Risiken durch ein Limitsystem begrenzt, welches im Wesentlichen auf der Eigenkapitalausstattung der Vertragspartner und den Bonitätseinschätzungen internationaler Rating-Agenturen aufbaut. Ferner besteht ein Kredit- und Ausfallrisiko aus begebenen Finanzgarantien. Das maximale Ausfallrisiko wird durch den Garantiebetrag bestimmt. Die entsprechenden Beträge werden unter dem Liquiditätsrisiko dargestellt.

Aufgrund der weltweiten Allokation der Geschäftstätigkeit und der sich daraus ergebenden Diversifikation lagen im abgelaufenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen bei einzelnen Vertragspartnern oder Vertragspartnerkonzernen vor. Gegenüber dem deutschen öffentlich-rechtlichen Bankensektor insgesamt haben sich die Verhältnisse hinsichtlich einer Konzentration der Kredit- und Ausfallrisikopositionen aus konzernweiten Geld- und Kapitalanlagen sowie derivativen Finanzinstrumenten leicht verändert: Dessen Anteil betrug zum Jahresende 2020 6,0 % verglichen mit 5,2 % zum Jahresende 2019. Das Vorliegen einer Risikokonzentration wird sowohl auf der Ebene der einzelnen Vertragspartner oder Vertragspartnerkonzerne als auch hinsichtlich der Länder, in denen diese ansässig sind, beurteilt und überwacht, jeweils anhand des Anteils der betreffenden Risikoposition an allen Kredit- und Ausfallrisikopositionen.

Für China betrug der Anteil der Kredit- und Ausfallrisikopositionen zum Jahresende 2020 26,1 % verglichen mit 34,2 % zum Jahresende 2019. Es lagen keine weiteren wesentlichen Konzentrationen der Kredit- und Ausfallrisikopositionen in einzelnen Ländern vor.

RISIKOVORSORGE

Im Volkswagen Konzern wird einheitlich auf sämtliche finanzielle Vermögenswerte und sonstige Risikoexposure das Expected Credit Loss Modell des IFRS 9 angewendet.

Die Betrachtung des Expected Credit Loss Modell des IFRS 9 umfasst sowohl die Risikovorsorge für finanzielle Vermögenswerte ohne objektive Hinweise auf Wertminderungen als auch die Risikovorsorge für bereits wertgeminderte finanzielle Vermögenswerte. Zur Ermittlung der Wertberichtigungen unterscheidet IFRS 9 zwischen dem General Approach und dem Simplified Approach.

Die finanziellen Vermögenswerte im General Approach werden in drei Stufen sowie einer zusätzlichen Stufe für bereits bei Zugang wertgeminderte Vermögenswerte (Stufe 4) eingeteilt. Stufe 1 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die erstmalig erfasst werden oder keine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeit zeigen. In dieser Stufe werden die erwarteten Forderungsausfälle für die nächsten 12 Monate berechnet. Stufe 2 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die eine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeiten zeigen und Stufe 3 umfasst die finanziellen Vermögenswerte, die bereits objektive Anzeichen des Ausfalls zeigen. In diesen Stufen werden die erwarteten Forderungsausfälle für die gesamte Laufzeit berechnet. Für finanzielle Vermögenswerte der Stufe 4, die bereits bei Zugang wertgemindert sind, wird in der Folgebewertung die Risikovorsorge auf Basis der kumulierten Veränderung des erwarteten Ausfalls für die gesamte Laufzeit gebildet. Ein als bereits bei Zugang wertgemindert klassifiziertes Finanzinstrument verbleibt bis zur Ausbuchung in diesem Ansatz.

Der Simplified Approach wird im Volkswagen Konzern auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsvermögenswerte gemäß IFRS 15 mit signifikanter Finanzierungskomponente angewendet. Gleiches gilt auch für Forderungen aus Operating- oder Finanzierungs-Leasingverträgen, die nach IFRS 16 zu bilanzieren sind. Im Simplified Approach wird der erwartete Ausfall einheitlich auf die gesamte Laufzeit des Vermögenswertes gerechnet.

In den nachfolgenden Tabellen erfolgt eine Überleitung der Risikovorsorge für unterschiedliche finanzielle Vermögenswerte beziehungsweise Finanzgarantien und Kreditzusagen:

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2019	**750**	**946**	**896**	**634**	**146**	**3.372**
Währungsumrechnungsdifferenzen	6	4	3	3	0	16
Änderungen Konsolidierungskreis	2	–	0	1	–	3
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	464	–	–	255	1	719
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	−64	−222	157	−3	−32	−165
Transfer in						
Stufe 1	39	−75	−12	–	–	−48
Stufe 2	−91	206	−16	–	–	98
Stufe 3	−45	−76	334	–	–	213
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	−146	−106	−145	47	−4	−354
Inanspruchnahmen	–	–	−322	−177	−16	−516
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	−2	1	0	2	–	1
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	0	–	–	−2	–	−2
Buchwert am 31.12.2019	**913**	**677**	**893**	**760**	**94**	**3.336**

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2020	**913**	**677**	**893**	**760**	**94**	**3.336**
Währungsumrechnungsdifferenzen	−33	−32	−89	−29	−5	−189
Änderungen Konsolidierungskreis	13	−2	24	2	–	37
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	415	–	–	252	18	685
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	79	69	−35	16	5	134
Transfer in						
Stufe 1	22	−61	−14	–	–	−53
Stufe 2	−126	320	−42	–	–	152
Stufe 3	−167	−88	513	–	–	258
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	−197	−121	−170	−154	−6	−647
Inanspruchnahmen	–	–	−257	−33	−21	−311
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	9	23	1	1	2	36
Buchwert am 31.12.2020	**929**	**786**	**825**	**814**	**87**	**3.440**

Der Bruttobuchwert der Vermögenswerte, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, beläuft sich auf 136,0 Mrd. € (Vorjahr: 137,7 Mrd. €). Davon entfallen auf den vereinfachten Ansatz 16,7 Mrd. € (Vorjahr: 18,5 Mrd. €).

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2019	**18**	**1**	**1**	**0**	**19**
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	0
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–	–	–	0
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	10	0	0	0	10
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	0	0	–1	0	0
Transfer in					
Stufe 1	0	0	–	–	0
Stufe 2	–2	1	–	–	–1
Stufe 3	0	0	–	–	0
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	–9	0	–	0	–10
Inanspruchnahmen	–	–	0	–	0
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	0	0	–	–	0
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	0	–	–	–	–
Buchwert am 31.12.2019	**17**	**2**	**0**	**0**	**18**

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2020	**17**	**2**	**0**	**0**	**18**
Währungsumrechnungsdifferenzen	–1	0	0	0	–1
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–	–	–	0
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	8	0	0	0	8
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	1	1	0	0	2
Transfer in					
Stufe 1	0	0	–	–	0
Stufe 2	0	1	–	–	1
Stufe 3	0	0	0	–	0
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	–4	–1	–	0	–5
Inanspruchnahmen	–	–	–1	–	–1
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	0	0	–	–	0
Buchwert am 31.12.2020	**19**	**3**	**0**	**0**	**22**

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR LEASINGFORDERUNGEN UND VERTRAGLICHE VERMÖGENSWERTE

	VEREINFACHTER ANSATZ	
Mio. €	2020	2019
Buchwert am 01.01.	**1.312**	**1.193**
Währungsumrechnungsdifferenzen	−29	14
Änderungen Konsolidierungskreis	0	6
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	377	249
Sonstige Veränderungen	225	261
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	−314	−282
Inanspruchnahmen	−107	−88
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	51	−42
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	0
Buchwert am 31.12.	**1.516**	**1.312**

Die Bruttobuchwerte der Leasingforderungen sowie der vertraglichen Vermögenswerte haben sich im laufenden Geschäftsjahr von 55,6 Mrd. € auf 54,8 Mrd. € reduziert.

Die Risikovorsorge für die Zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte ist im Geschäftsjahr 2020 um 0 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) in Stufe 1 angestiegen, so dass sich ein Endbestand in Höhe von 3 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) ergibt. Diese teilen sich auf in 2 Mio. € in Stufe 1 (Vorjahr: 2 Mio. €) und 1 Mio. € in Stufe 2 (Vorjahr: 1 Mio. €).

Der vertragsrechtlich ausstehende Betrag für im laufenden Jahr abgeschriebene finanzielle Vermögenswerte, die noch einer Vollstreckungsmaßnahme unterliegen, beläuft sich auf 221 Mio. € (Vorjahr: 331 Mio. €).

MODIFIKATIONEN

Während der Berichtsperiode ergaben sich vertragliche Modifikationen finanzieller Vermögenswerte, die nicht zu einer Ausbuchung des Vermögenswertes führten. Diese ergaben sich im Wesentlichen bonitätsbedingt und beziehen sich auf die finanziellen Vermögenswerte, deren Risikovorsorge in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste gemessen wurde. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Leasingforderungen werden vereinfacht die bonitätsbedingten Modifikationen betrachtet, bei denen Forderungen mehr als 30 Tage überfällig sind. Vor der Modifikation ergaben sich fortgeführte Anschaffungskosten in Höhe von 493 Mio. € (Vorjahr: 120 Mio. €). In der Berichtsperiode ergaben sich aus den vertraglichen Änderungen insgesamt Nettoerträge/Nettoaufwendungen in Höhe von 6,4 Mio. € (Vorjahr: – 0,2 Mio. €).

Der Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte zum Stichtag, die seit der erstmaligen Erfassung modifiziert wurden und die gleichzeitig in der Berichtsperiode von Stufe 2 oder Stufe 3 in die Stufe 1 transferiert wurden, beträgt 81 Mio. € (Vorjahr: 28 Mio. €). Folglich wurde für diese finanziellen Vermögenswerte die Bemessung der Wertberichtigung von der gesamten Vertragslaufzeit auf eine Betrachtungsperiode von 12 Monaten umgestellt.

MAXIMALES KREDITRISIKO

Die folgende Tabelle zeigt das maximale Kreditrisiko, dem der Volkswagen Konzern zum Berichtsstichtag ausgesetzt ist, unterteilt nach Klassen, auf die das Wertminderungsmodell angewendet wird:

MAXIMALES KREDITRISIKO NACH KLASSEN

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	3.545	3.139
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	151.497	149.045
Finanzgarantien und Kreditzusagen	3.788	5.988
Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	52.914	53.938
Gesamt	**211.744**	**212.109**

RATINGKLASSEN

Im Volkswagen Konzern erfolgt bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen eine Bonitätsbeurteilung des Kreditnehmers. Im Rahmen des Mengengeschäfts erfolgt dies durch Scoring-Systeme, bei Großkunden und Forderungen aus der Händlerfinanzierung kommen Ratingsysteme zum Einsatz. Die dabei mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen von Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten. In der Risikoklasse 3 sind entsprechend alle ausgefallenen Forderungen enthalten.

In der folgenden Tabelle sind die Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte nach Ratingklassen dargestellt:

BRUTTOBUCHWERTE FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE NACH RATINGKLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2019

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	120.926	8.272	–	66.344	89
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	3.240	5.031	–	3.226	43
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	2.514	901	359
Gesamt	**124.166**	**13.303**	**2.514**	**70.470**	**490**

BRUTTOBUCHWERTE FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE NACH RATINGKLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2020

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	112.446	10.109	–	65.040	106
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	5.278	12.926	–	2.877	64
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	2.709	1.157	288
Gesamt	**117.725**	**23.035**	**2.709**	**69.074**	**458**

Weiterhin ist nachfolgend die Ausfallrisikoposition für Finanzgarantien und Kreditzusagen dargestellt:

AUSFALLRISIKO FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN ZUM 31. DEZEMBER 2019

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	3.373[1]	178	–	0
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	100	25	–	0
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	7	3
Gesamt	**3.474**	**203**	**7**	**4**

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

AUSFALLRISIKO FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN ZUM 31. DEZEMBER 2020

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	3.368	201	–	0
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	66	82	–	1
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	10	2
Gesamt	**3.434**	**283**	**10**	**3**

Sicherheiten, die im laufenden Geschäftsjahr für finanzielle Vermögenswerte angenommen worden sind, wurden in Höhe von 159 Mio. € (Vorjahr: 149 Mio. €) bilanzwirksam erfasst. Hierbei handelte es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge.

3. LIQUIDITÄTSRISIKO

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Volkswagen Konzerns wird durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln, bestätigten Kreditlinien sowie der Emission von Wertpapieren an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten jederzeit sichergestellt. Der Bestand an bilateralen und syndizierten bestätigten Kreditlinien beträgt zum 31. Dezember 2020 27,9 Mrd. € (Vorjahr: 27,0 Mrd. €), davon sind 2,3 Mrd. € (Vorjahr: 3,8 Mrd. €) ausgenutzt.

Über lokale Zahlungsmittel in bestimmten Ländern (zum Beispiel: China, Brasilien, Argentinien, Südafrika und Indien) kann der Konzern grenzüberschreitend nur unter Beachtung geltender Devisenverkehrsbeschränkungen verfügen. Darüber hinaus bestehen keine wesentlichen Beschränkungen.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten, vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten:

FÄLLIGKEITSANALYSE UNDISKONTIERTER ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE AUS FINANZINSTRUMENTEN

	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN				VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			
Mio. €	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	2020	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	2019
Finanzschulden	89.371	98.159	25.106	212.636	90.137	96.135	25.542	211.814
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	22.675	1	–	22.677	22.745	0	–	22.745
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	9.151	2.156	152	11.460	8.633	2.355	176	11.164
Derivate	73.927	56.294	6.736	136.958	70.932	57.182	5.912	134.027
	195.125	**156.611**	**31.995**	**383.731**	**192.447**	**155.672**	**31.630**	**379.750**

Die Zahlungsmittelabflüsse der Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von 38 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €).

Die Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. In den Zahlungsmittelabflüssen sind auch durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate berücksichtigt. Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber, die in dieser Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Bei Berücksichtigung dieser Zahlungsmittelzuflüsse würden die dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen. Dies gilt insbesondere auch, wenn Sicherungsbeziehungen mittels Gegengeschäften geschlossen worden sind.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus unwiderruflichen Kreditzusagen sind, unterteilt nach vertraglichen Fälligkeiten, der Angabe „Sonstige finanzielle Verpflichtungen“ zu entnehmen.

Die maximal mögliche Inanspruchnahme aus Finanzgarantien beträgt zum 31. Dezember 2020 447 Mio. € (Vorjahr: 425 Mio. €). Finanzgarantien werden stets als sofort fällig angenommen.

4. MARKTPREISRISIKO

4.1 Sicherungspolitik und Finanzderivate

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Volkswagen Konzern Währungs-, Zins-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen. Grundsätzlich werden alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen zentral durchgeführt beziehungsweise koordiniert. Ausnahmen sind unter anderem die Teilkonzerne MAN Energy Solutions, Porsche Holding Salzburg und TRATON GROUP, aber auch einzelne Regionen wie Südamerika.

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS FAIR-VALUE-HEDGES

Im Rahmen von Fair-Value-Hedges erfolgt eine Absicherung gegen Wertänderungsrisiken bei Bilanzposten. Zum Stichtag werden sowohl Sicherungsinstrumente als auch Grundgeschäfte in Bezug auf das abgesicherte Risiko zum Fair Value bewertet, wobei die sich ergebenden Wertänderungen kompensatorisch in der entsprechenden Position der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen (Fair-Value-Hedges) nach Risikoarten:

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS FAIR-VALUE-HEDGES

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Absicherung des Zinsrisikos		
Übriges Finanzergebnis	–	–
Sonstiges betriebliches Ergebnis	−43	−5
Absicherung des Währungsrisikos		
Übriges Finanzergebnis	–	–
Sonstiges betriebliches Ergebnis	−12	−39
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos		
Übriges Finanzergebnis	–	–
Sonstiges betriebliches Ergebnis	0	2

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS CASH-FLOW-HEDGES

Im Zusammenhang mit der Bildung von Cash-flow-Hedges werden Risiken schwankender zukünftiger Zahlungsströme abgesichert. Diese Zahlungsströme können sich aus einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit ergeben, aber auch aus einer hochwahrscheinlich eintretenden Transaktion. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen (Cash-flow-Hedges) nach Risikoarten:

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS CASH-FLOW-HEDGES

Mio. €	2020	2019
Absicherung des Zinsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	−46	−41
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	0	0
Reklassifizierungen aus der Cash-flow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	–	–
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	−1	−1
Absicherung des Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	1.434	−2.136
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	−5	−1
Reklassifizierungen aus der Cash-flow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	−15	4
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	69	137
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	38	−4
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	−6	2
Reklassifizierungen aus der Cash-flow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	–	–
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	−19	2
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	0	–
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	–	–
Reklassifizierungen aus der Cash-flow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	–	–
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	−1	−4

In der Tabelle sind im Eigenkapital gezeigte Effekte um latente Steuern reduziert.

Der Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting entspricht der Basis für die Ermittlung von Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung. Als ineffektiver Anteil von Cash-flow-Hedges werden die Erträge oder Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsinstrumenten bezeichnet, die die Fair Value Änderungen der Grundgeschäfte übersteigen. Diese Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung entstehen durch Differenzen in den Parametern zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft. Diese Erträge und Aufwendungen werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen/Aufwendungen beziehungsweise im Finanzergebnis erfasst.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken aus originären und derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen im Volkswagen Konzern zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Für die quantitative Risikomessung werden die Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen mittels Value-at-Risk (VaR) auf Basis einer historischen Simulation gemessen, während die Marktpreisrisiken der übrigen Konzerngesellschaften mit Hilfe einer Sensitivitätsanalyse ermittelt werden. Die Value-at-Risk-Berechnung gibt die Größenordnung eines möglichen Verlusts des Gesamtportfolios an, der mit einer Wahrscheinlichkeit von 99 % innerhalb eines Zeithorizonts von 40 Tagen nicht überschritten wird. Grundlage hierfür ist die Aufbereitung aller sich aus den originären und derivativen Finanzinstrumenten ergebenden Cash-flows in einer Zinsablaufbilanz. Die bei der Ermittlung des Value-at-Risk verwendeten historischen Marktdaten reichen dabei auf einen Zeitraum von 1.000 Handelstagen zurück. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt.

ANGABEN ZU SICHERUNGSINSTRUMENTEN IM RAHMEN VON HEDGE ACCOUNTING

Im Volkswagen Konzern werden zur Absicherung von Wertänderungen von Bilanzpositionen regelmäßig Sicherungsinstrumente abgeschlossen. Die folgende Übersicht zeigt die Nominalvolumen, Fair Values sowie Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivitäten von Sicherungsinstrumenten, die zur Absicherung von Wertänderungsrisiken im Rahmen von Fair-Value-Hedges abgeschlossen wurden:

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES IN 2019

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	55.443	650	97	586
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisentermin- und Optionskontrakte, Währungsswaps	6.807	74	111	–17
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	580	13	1	12

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES IN 2020

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	48.371	819	116	626
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisentermin- und Optionskontrakte, Währungsswaps	6.433	56	79	1
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	48	2	–	2

Des Weiteren werden zur Absicherung des Risikos schwankender zukünftiger Zahlungsströme Sicherungsinstrumente abgeschlossen. In der folgenden Tabelle werden die Nominalvolumen, Fair Values sowie Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivitäten von Sicherungsinstrumenten, die in Cash-flow-Hedges abgebildet werden, aufgeführt:

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASH-FLOW-HEDGES IN 2019

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	14.017	6	48	–32
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	87.271	689	2.090	96
Devisenoptionskontrakte	15.198	73	68	1
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	1.648	29	19	11

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASH-FLOW-HEDGES IN 2020

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	13.461	1	96	–93
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	84.862	1.866	1.174	1.824
Devisenoptionskontrakte	19.021	347	74	132
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zins-/Währungsswaps	1.607	43	40	2

Die Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten entspricht der Fair Value Änderung der designierten Komponente.

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON HEDGE ACCOUNTING

Neben den Angaben zu den Sicherungsinstrumenten sind auch Angaben zu den Grundgeschäften getrennt nach Risikokategorie und Art der Designation in das Hedge Accounting anzugeben. Nachfolgend werden die im Zusammenhang von Fair-Value-Hedges gesicherten Grundgeschäfte getrennt von denen, die in Cash-flow-Hedges einbezogen werden, aufgeführt:

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES IN 2019

Mio. €	Buchwert	Kumulierte Hedge Adjustments	Hedge Adjustments laufende Periode/Geschäftsjahr	Kumulierte Hedge Adjustments aus beendeten Sicherungsbeziehungen
Absicherung des Zinsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	20.680	17	32	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	194	24	7	–
Finanzschulden	40.704	519	278	–
Absicherung des Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	991	–3	–55	–
Finanzschulden	1.595	32	–4	–
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	209	–26	2	–
Finanzschulden	48	3	3	–

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES IN 2020

Mio. €	Buchwert	Kumulierte Hedge Adjustments	Hedge Adjustments laufende Periode/Geschäftsjahr	Kumulierte Hedge Adjustments aus beendeten Sicherungsbeziehungen
Absicherung des Zinsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19.059	18	14	0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	150	7	–17	–
Finanzschulden	35.924	873	423	–
Absicherung des Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	602	18	8	–
Finanzschulden	951	30	–2	–
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	–	–	–	–
Finanzschulden	50	5	5	–

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASH-FLOW-HEDGES IN 2019

Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	RÜCKLAGE FÜR Aktive Cash-Flow-Hedges	RÜCKLAGE FÜR Beendete Cash-Flow-Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	−29	−30	0
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	7	0
Summe Zinsrisiko	−29	−23	0
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	143	184	−5
Nicht-designierte Komponenten	–	−1.380	−6
Latente Steuern	–	366	0
Summe Währungsrisiko	143	−830	−11
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	20	−2	−26
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	1	8
Summe Zins- und Währungsrisiko	20	−2	−18
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos			
Designierte Komponenten	–	–	1
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–	0
Summe Rohstoffpreisrisiko	–	–	1

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASH-FLOW-HEDGES IN 2020

Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	RÜCKLAGE FÜR Aktive Cash-Flow-Hedges	RÜCKLAGE FÜR Beendete Cash-Flow-Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	−90	−90	1
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	19	0
Summe Zinsrisiko	−90	−71	1
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	1.956	1.952	4
Nicht-designierte Komponenten	–	−1.008	0
Latente Steuern	–	−299	−1
Summe Währungsrisiko	1.956	644	3
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	0	−1	–
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	0	–
Summe Zins- und Währungsrisiko	0	−1	–
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos			
Designierte Komponenten	–	–	0
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–	0
Summe Rohstoffpreisrisiko	–	–	0

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE

Im Rahmen der Bilanzierung von Cash-flow-Hedges sind die designierten effektiven Anteile einer Sicherungsbeziehung erfolgsneutral im sogenannten OCI I auszuweisen. Alle darüber hinausgehenden Änderungen des Marktwerts der designierten Komponente werden als Ineffektivität erfolgswirksam erfasst.

In nachfolgenden Tabellen erfolgt eine Überleitung der Rücklage:

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR CASH-FLOW-HEDGES (OCI I)

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins-Währungsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	Gesamt
Stand am 01.01.2019	**19**	**1.783**	**−17**	**5**	**1.790**
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	−41	−1.092	−4	–	−1.137
Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	–	1	–	–	1
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	−1	−557	2	−4	−561
Stand am 31.12.2019	**−23**	**135**	**−20**	**1**	**93**

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR CASH-FLOW-HEDGES (OCI I)

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins-Währungsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	Gesamt
Stand am 01.01.2020	**−23**	**135**	**−20**	**1**	**93**
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	−46	1.984	38	0	1.976
Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	–	−41	–	–	−41
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	−1	−724	−19	−1	−744
Stand am 31.12.2020	**−70**	**1.355**	**−1**	**0**	**1.284**

Die Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts erfolgt durch vorzeitige Beendigung von Sicherungsbeziehungen. Diese werden im Wesentlichen durch die Veränderung von Planzahlen zur Umsatzerlösabsicherung erzeugt.

Fair Value Änderungen nicht designierter Komponenten eines Derivats sind grundsätzlich ebenfalls unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Als Ausnahme von diesem Grundsatz gelten die Fair Value Änderungen aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen, soweit sie sich auf das Grundgeschäft beziehen. Zudem werden im Volkswagen Konzern die Fair Value Änderungen nicht designierter Terminkomponenten bei Devisentermingeschäften und bei Währungssicherungsgeschäften im Rahmen von Cash-flow-Hedges zunächst im Eigenkapital (Kosten der Sicherung) erfasst. Damit ergibt sich im Volkswagen Konzern eine sofortige erfolgswirksame Erfassung der Änderungen des Fair Values der nicht designierten Komponenten beziehungsweise Teilen hiervon nur im Falle von Ineffektivitäten.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen eine Übersicht der sich aus den nicht designierten Anteilen von Optionen und Währungssicherungsgeschäften ergebenden Veränderungen in der Rücklage für die Kosten der Sicherung:

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR DIE KOSTEN DER SICHERUNG – NICHT DESIGNIERTE ZEITWERTE VON OPTIONEN

	WÄHRUNGSRISIKO	
Mio. €	2020	2019
Stand am 01.01.	**−35**	**−1**
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	50	−71
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	0	0
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	43	38
Stand am 31.12.	**59**	**−35**

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR DIE KOSTEN DER SICHERUNG – NICHT DESIGNIERTE TERMINKOMPONENTE UND CROSS CURRENCY BASIS SPREAD (CCBS)

	WÄHRUNGSRISIKO	
Mio. €	2020	2019
Stand am 01.01.	**–942**	**–628**
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Terminkomponenten und CCBS		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	–600	–973
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	749	656
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	26	3
Stand am 31.12.	**–766**	**–942**

4.2 Marktpreisrisiko Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen)

4.2.1 Währungsrisiko

Das Währungsrisiko des Volkswagen Konzerns (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultiert aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen sowie der operativen Geschäftstätigkeit. Zur Begrenzung des Währungsrisikos werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Währungsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung wesentlicher Zahlungen der allgemeinen Geschäftstätigkeit, welche nicht in der funktionalen Währung der jeweiligen Konzernunternehmen erfolgen. Im Finanzierungsbereich gilt der Grundsatz der Währungskongruenz.

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken wurden Kurssicherungen im Jahr 2020, unter anderem in den Währungen australischer Dollar, brasilianischer Real, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, Hongkong-Dollar, indische Rupie, japanischer Yen, kanadischer Dollar, mexikanischer Peso, norwegische Krone, polnischer Zloty, russischer Rubel, schwedische Krone, Schweizer Franken, Singapur-Dollar, südafrikanischer Rand, südkoreanischer Won, Taiwan-Dollar, tschechische Krone, ungarischer Forint und US-Dollar abgeschlossen.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 finden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Volkswagen Konzern Finanzinstrumente eingeht.

Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen sich gegenüber den übrigen Währungen um 10% auf- oder abgewertet hätten, ergäben sich in Bezug auf die nachfolgend genannten Währungsrelationen die folgenden Effekte auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und das Ergebnis nach Ertragsteuern. Ein Aufsummieren der einzelnen Werte ist nicht zweckmäßig, da den Ergebnissen je nach funktionaler Währung andere Szenarien zugrunde liegen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Sensitivitäten der zum 31. Dezember 2020 im Bestand befindlichen wesentlichen Währungen:

	31.12.2020		31.12.2019	
Mio. €	+10 %	−10 %	+10 %	−10 %
Währungsrelation				
EUR/GBP				
Sicherungsrücklage	951	−947	1.472	−1.472
Ergebnis nach Ertragsteuern	−59	59	−172	172
EUR/USD				
Sicherungsrücklage	168	−75	964	−979
Ergebnis nach Ertragsteuern	−527	527	−473	473
EUR/CNY				
Sicherungsrücklage	520	−477	739	−761
Ergebnis nach Ertragsteuern	−114	114	−155	155
EUR/CHF				
Sicherungsrücklage	454	−442	414	−396
Ergebnis nach Ertragsteuern	−4	4	−1	1
EUR/SEK				
Sicherungsrücklage	287	−287	87	−85
Ergebnis nach Ertragsteuern	−78	78	−122	122
EUR/JPY				
Sicherungsrücklage	280	−274	342	−344
Ergebnis nach Ertragsteuern	−32	32	−13	13
EUR/AUD				
Sicherungsrücklage	172	−172	87	−87
Ergebnis nach Ertragsteuern	−22	22	−25	25
EUR/KRW				
Sicherungsrücklage	114	−114	79	−78
Ergebnis nach Ertragsteuern	−55	55	−19	19
EUR/CAD				
Sicherungsrücklage	123	−117	190	−190
Ergebnis nach Ertragsteuern	−11	11	−14	14
CZK/GBP				
Sicherungsrücklage	109	−109	136	−136
Ergebnis nach Ertragsteuern	−1	1	0	0
CZK/PLN				
Sicherungsrücklage	85	−85	105	−105
Ergebnis nach Ertragsteuern	−3	3	1	−1
EUR/TWD				
Sicherungsrücklage	75	−75	88	−88
Ergebnis nach Ertragsteuern	−10	10	−6	6
EUR/CZK				
Sicherungsrücklage	50	−50	98	−98
Ergebnis nach Ertragsteuern	−31	31	−62	62
BRL/USD				
Sicherungsrücklage	−1	0	−1	1
Ergebnis nach Ertragsteuern	71	−71	74	−74
EUR/BRL				
Sicherungsrücklage	3	−3	6	−6
Ergebnis nach Ertragsteuern	−64	64	−111	111

4.2.2 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko für den Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Zur Sicherung werden teilweise im Rahmen von Fair-Value- beziehungsweise Cash-flow-Hedges und in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps abgeschlossen. Die Refinanzierung konzerninterner Finanzierungen erfolgt überwiegend fristenkongruent. Abweichungen vom Konzernstandard erfolgen auf Basis zentraler Limitvorgaben und unterliegen einer laufenden Überwachung.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden für diese Gesellschaften mittels Sensitivitätsanalyse ermittelt. Hierbei werden Effekte der risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital, unter Berücksichtigung von Steuern, dargestellt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2020 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 218 Mio. € (Vorjahr: 98 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2020 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 241 Mio. € (Vorjahr: 90 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2020 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 16 Mio. € niedriger (Vorjahr: 55 Mio. € höher) ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2020 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 23 Mio. € höher (Vorjahr: 47 Mio. € niedriger) ausgefallen.

4.2.3 Rohstoffpreisrisiko

Rohstoffrisiken für den Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultieren im Wesentlichen aus Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit von Eisen- und Nichteisenmetallen, Edelmetallen, Rohstoffbedarfen im Zusammenhang mit der Digitalisierungs- und Elektrifizierungsstrategie des Konzerns sowie Kohle, CO_2-Zertifikaten und Kautschuk.

Zur Begrenzung von Rohstoffrisiken werden sowohl Warentermingeschäfte als auch Swaps abgeschlossen. Ebenso wurden am Spotmarkt ausgewählte Rohstoffe erworben, die zu einer entsprechenden Bestandserhöhung geführt haben. Rohstoffpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse dargestellt. Diese zeigt den Effekt von Änderungen der Risikovariable Rohstoffpreise auf das Ergebnis nach Ertragsteuern.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Nichteisenmetalle sowie der Kohle- und Kautschuk-Sicherungen zum 31. Dezember 2020 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 559 Mio. € (Vorjahr: 415 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

4.2.4 Aktien- und Anleihekursrisiko

Die aus der Überschussliquidität aufgelegten Spezialfonds sowie die zum Fair Value bewerteten Beteiligungen unterliegen insbesondere einem Aktien- und Anleihekursrisiko, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben kann. Die sich aus einer Variation der Marktzinssätze ergebenden Veränderungen der Anleihekurse werden, wie die Bewertung von Währungs- und sonstigen Zinsrisiken, aus den Spezialfonds sowie der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen in den Abschnitten 4.2.1 und 4.2.2 quantifiziert. Generell wird den Risiken aus Spezialfonds dadurch entgegengewirkt, dass in den Anlagerichtlinien bei der Anlage von Mitteln eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte vorgeschrieben wird. Zusätzlich sind in den Anlagerichtlinien feste Wertuntergrenzen definiert, welche mit Hilfe geeigneter Risikomanagementmaßnahmen eingehalten werden sollen. Daneben werden bei entsprechender Marktlage Kurssicherungen durchgeführt.

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung von Marktrisiken Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf den Preis von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen hierbei insbesondere Börsenkurse oder Indizes sowie Zinsänderungen als Parameter von Anleihekursen infrage.

Wenn zum 31. Dezember 2020 die Aktienkurse um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 160 Mio. € (Vorjahr: 118 Mio. €) und das Eigenkapital um 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2020 die Aktienkurse um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 179 Mio. € (Vorjahr: 175 Mio. €) und das Eigenkapital um 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.3 Marktpreisrisiko Volkswagen Finanzdienstleistungen

Das Währungskursrisiko des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus von der funktionalen Währung abweichenden Vermögenswerten sowie Refinanzierungen innerhalb der operativen Geschäftstätigkeit. Das Zinsrisiko ergibt sich aus fristeninkongruenten Refinanzierungen und aus unterschiedlichen Zinselastizitäten der einzelnen Aktiv- und Passivpositionen. Diese Risiken werden durch den Abschluss von Währungs- beziehungsweise Zinssicherungsgeschäften begrenzt.

Im Rahmen der Zinssicherungsgeschäfte kommen Mikro- und Portfoliohedges zum Einsatz. Die in diese Sicherungsstrategie einbezogenen Teile der festverzinslichen Vermögenswerte beziehungsweise Verbindlichkeiten werden entgegen der ursprünglichen Folgebewertung (fortgeführte Anschaffungskosten) zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die dadurch resultierenden Effekte in der Gewinn- und Verlustrechnung werden durch die gegenläufigen Ergebniswirkungen der Zinssicherungsgeschäfte (Swaps) kompensiert. Zur Vermeidung von Währungsrisiken werden Währungssicherungskontrakte, bestehend aus Devisentermingeschäften und Zins-/Währungsswaps, eingesetzt. Alle Zahlungsströme in Fremdwährung werden abgesichert.

Zum 31. Dezember 2020 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 213 Mio. € (Vorjahr: 147 Mio. €) und für das Währungsrisiko 148 Mio. € (Vorjahr: 172 Mio. €).

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen betrug 170 Mio. € (Vorjahr: 170 Mio. €).

5. METHODEN ZUR ÜBERWACHUNG DER EFFEKTIVITÄT DER SICHERUNGSBEZIEHUNGEN

Mit der Einführung von IFRS 9 wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen im Volkswagen Konzern im Wesentlichen prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode durchgeführt. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Tests auf Ineffektivitäten in Form der Dollar-Offset-Methode. Bei der Dollar-Offset-Methode werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäfts mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäfts verglichen.

Hierzu werden die kumulierten Wertänderungen der designierten Spot-Komponente des Sicherungs- und des Grundgeschäfts gegenüberstellt. Bei Nichtvorliegen eines Critical-Terms-Match wird für die nicht designierten Komponenten analog vorgegangen.

Im Rahmen von Sicherungsbeziehungen mit Zinsswaps oder Zinswährungsswaps ist der Volkswagen Konzern durch die IBOR-Reform Unsicherheiten hinsichtlich des Zeitpunkts, der Höhe der IBOR-basierten Cash-flows oder des gesicherten Risikos des Grundgeschäfts beziehungsweise des Sicherungsinstruments ausgesetzt. Der Volkswagen Konzern nimmt die mit den Standardänderungen einhergehenden Erleichterungen, unabhängig von der Restlaufzeit der in den Sicherungsbeziehungen enthaltenen Grundgeschäfte und Sicherungsinstrumente, für alle Sicherungsbeziehungen in Anspruch, die von den zuvor genannten Unsicherheiten aus der IBOR-Reform betroffen sind.

Die Unsicherheiten beziehen sich im Wesentlichen auf die Referenzzinssätze USD LIBOR, GBP LIBOR und CAD CDOR. Im Fall von Fair-Value-Hedges bezieht sich die Unsicherheit auf die Identifizierbarkeit der Risikokomponente, die aus der Änderung des beizulegenden Zeitwerts zur Absicherung von Wertänderungsrisiken von finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten resultiert. Bei Cash-flow-Hedges, bei denen Risiken aus der Veränderung künftiger Zahlungsströme abgesichert werden, bezieht sich die Unsicherheit auf die hochwahrscheinliche Erwartung von gesicherten zukünftigen variablen Cash-flows. Die voraussichtlichen Auswirkungen aus der IBOR-Reform werden fortlaufend beurteilt. Erforderliche Maßnahmen sind für bestimmte Referenzzinssätze bereits eingeleitet worden beziehungsweise werden künftig für andere Referenzzinssätze rechtzeitig eingeleitet. Mit diesen Maßnahmen soll durch Anpassung von Systemen und Prozessen sichergestellt werden, dass für die infolge der IBOR-Reform abgelösten Referenzzinssätze ein zeitgerechter Ersatz durch die neuen Referenzzinssätze erfolgen kann.

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

Die Nominalbeträge von Sicherungsinstrumenten, die den oben beschriebenen Unsicherheiten aus der IBOR-Reform ausgesetzt sind, betragen insgesamt 25.466 Mio. € (Vorjahr: 35.389 Mio. €). Davon entfallen im Geschäftsjahr auf den USD LIBOR 12.617 Mio. € (Vorjahr: 12.847 Mio. €), auf den GBP LIBOR 9.147 Mio. € (Vorjahr: 13.112 Mio. €), auf den CAD CDOR 3.620 Mio. € (Vorjahr: 3.990 Mio. €) sowie auf den JPY LIBOR 82 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €). Gegenüber dem Vorjahr sehen wir die Nominalwerte von Sicherungsinstrumenten in AUD BBSW und NOK OIBOR keiner Unsicherheit aus der IBOR-Reform mehr ausgesetzt.

In der nachfolgenden Übersicht wird das Restlaufzeitprofil der Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente, welche nach den Regeln des Hedge Accounting im Volkswagen Konzern abgebildet werden, sowie Derivate, welche außerhalb des Hedge Accounting abgebildet werden, dargestellt:

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

	RESTLAUFZEIT			NOMINAL-VOLUMEN GESAMT	NOMINAL-VOLUMEN GESAMT
Mio. €	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2020	31.12.2019
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting					
Absicherung des Zinsrisikos					
Zinsswaps	18.225	38.981	4.626	61.832	69.460
Absicherung des Währungsrisikos					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CNY	5.217	1.051	–	6.268	10.869
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps GBP	10.526	6.656	–	17.182	25.153
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	12.411	16.404	3.501	32.316	23.965
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	18.607	16.922	–	35.529	34.091
Devisenoptionskontrakte					
Devisenoptionskontrakte USD	2.297	6.452	–	8.749	8.755
Devisenoptionskontrakte CNY	3.986	–	–	3.986	2.047
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	2.123	4.164	–	6.287	4.395
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos					
Zins-/Währungsswaps	1.138	517	–	1.655	2.228
Nominalvolumen Sonstige Derivate					
Absicherung des Zinsrisikos					
Zinsswaps	20.308	36.174	17.996	74.478	70.852
Absicherung des Währungsrisikos					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps					
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	6.636	4.479	608	11.722	11.498
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	13.654	1.291	32	14.977	21.105
Devisenoptionskontrakte					
Devisenoptionskontrakte USD	82	–	–	82	188
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	41	–	–	41	487
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos					
Zins-/Währungsswaps	3.870	8.088	2.542	14.501	13.499
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos					
Warenterminkontrakte Aluminium	1.001	2.099	–	3.099	3.041
Warenterminkontrakte Kupfer	333	604	–	938	956
Warenterminkontrakte Nickel	267	1.451	608	2.326	2.075
Warenterminkontrakte übrige	96	47	–	143	188

Sowohl durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate als auch die Gegengeschäfte sind in dem jeweiligen Nominalvolumen berücksichtigt. Die Gegengeschäfte kompensieren Effekte aus den ursprünglichen Sicherungsgeschäften. Ohne die Berücksichtigung der Gegengeschäfte wäre das jeweilige Nominalvolumen deutlich niedriger. Zusätzlich zu den Derivaten, die zur Devisen-, Zins- und Preissicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag

Optionen und sonstige Derivate auf Eigenkapitalinstrumente im Wesentlichen im Rahmen von Fondsinvestitionen. Das Nominalvolumen mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr betrug 10,4 Mrd. € (Vorjahr: 18,2 Mrd. €), das Nominalvolumen mit einer Restlaufzeit über einem Jahr belief sich auf 0,2 Mrd. € (Vorjahr: – Mrd. €).

Ebenfalls im Rahmen von Fondsinvestitionen bestanden Kreditausfallsicherungen mit einem Nominalvolumen in Höhe von 36,6 Mrd. € (Vorjahr: 30,6 Mrd. €).

Aufgrund einer Verringerung von Planzahlen wurden bestehende Cash-flow-Hedge Beziehungen mit einem Nominalvolumen von 2,1 Mrd. € (Vorjahr: 0,2 Mrd. €) aufgelöst. Darüber hinaus waren aufgrund interner Risikovorgaben Sicherungsbeziehungen aufzulösen.

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cash-flow-Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet. Im Rahmen von Cash-flow-Hedges hat der Volkswagen Konzern zur Absicherung des Zinsrisikos den durchschnittlichen Sicherungszins von 0,72 % erzielt. Darüber hinaus haben sich zur Absicherung des Währungsrisikos für die wesentlichen Währungspaare folgende Sicherungskurse ergeben: 1,19 EUR/USD; 0,89 EUR/GBP; 8,02 EUR/CNY.

Marktwerte der Derivat-Volumina werden anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden ermittelt. Folgende Zinsstrukturen wurden der Ermittlung zugrunde gelegt:

in %	EUR	CAD	CHF	CNY	CZK	GBP	JPY	SEK	USD
Zins für sechs Monate	−0,4707	0,4178	−0,7357	2,8501	0,4538	0,0147	−0,1458	0,0495	0,1818
Zins für ein Jahr	−0,5150	0,4386	−0,7293	2,9022	0,5548	−0,0131	−0,0958	0,0034	0,1821
Zins für fünf Jahre	−0,4645	0,8320	−0,5610	3,3500	1,1150	0,1926	−0,0375	0,1325	0,4300
Zins für zehn Jahre	−0,2650	1,2375	−0,2875	4,0700	1,2850	0,3966	0,0513	0,3880	0,9240

37. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement des Konzerns stellt sicher, dass die Ziele und Strategien im Interesse der Anteilseigner, seiner Mitarbeiter und der übrigen Stakeholder erreicht werden können. Insbesondere stehen die Erreichung der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Konzernbereich Automobile und die Steigerung der Eigenkapitalrendite im Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Fokus des Managements. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugutekommt.

Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, wird seit Jahren ein wertorientiertes Steuerungskonzept mit der absoluten Erfolgsgröße Wertbeitrag und der relativen Kennzahl Kapitalrendite (RoI) genutzt.

Der Wertbeitrag entspricht der Differenz zwischen dem Operativen Ergebnis nach Steuern einerseits und den Kapitalkosten des investierten Vermögens andererseits. Die Kapitalkosten berechnen sich aus der Multiplikation des vom Kapitalmarkt geforderten Kapitalkostensatzes mit dem durchschnittlichen investierten Vermögen. Das investierte Vermögen ergibt sich aus den Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen) und der Verminderung dieser Positionen um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und erhaltene Anzahlungen). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet. Das Operative Ergebnis war im Berichtsjahr im Konzernbereich Automobile vor allem aufgrund der anhaltenden negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 belastet. In der Folge wurde ein negativer Wertbeitrag in Höhe von 54 Mio. € erzielt.

Die Kapitalrendite zeigt die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Übersteigt die Kapitalrendite den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, ergibt sich eine Wertsteigerung des investierten Vermögens beziehungsweise ein positiver Wertbeitrag. Im Konzern wird ein Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen von 9 % definiert, der einerseits für die Geschäftseinheiten, andererseits für die einzelnen Produkte und Produktlinien gilt. In der Strategie 2025 wird der Anspruch

verankert, nachhaltig eine Kapitalrendite von über 14 % zu erwirtschaften. Die Kapitalrendite dient somit in der operativen und strategischen Steuerung als konsistente Zielvorgabe und zur Messung der Zielerreichung für den Konzernbereich Automobile, die einzelnen Geschäftseinheiten sowie Projekte und Produkte. Für den Konzernbereich Automobile wurde im Berichtsjahr eine Kapitalrendite von 6,5 % erzielt, die unter dem Mindestverzinsungsanspruch von 9 % liegt und dem Niveau des aktuellen Kapitalkostensatzes von 6,5 % entspricht.

Aufgrund der Besonderheiten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen steht mit der Eigenkapitalrendite eine besondere Zielgröße im Mittelpunkt der Steuerung, die sich am eingesetzten Eigenkapital orientiert. Zur Ermittlung dieser Kennzahl wird das Ergebnis vor Steuern in Beziehung zum durchschnittlichen Eigenkapital gesetzt. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Stand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres ermittelt. Daneben besteht im Konzernbereich Finanzdienstleistungen das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen, Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen sowie das externe Rating durch eine adäquate Eigenkapitalausstattung zu unterstützen. Um die bankenaufsichtsrechtlichen Vorgaben stets einzuhalten, ist bei der Volkswagen Bank ein in das interne Berichtswesen integriertes Planungsverfahren eingerichtet, durch das auf Basis der tatsächlichen und der erwarteten Geschäftsentwicklung laufend der Eigenkapitalbedarf ermittelt wird. Hierdurch wurde auch im Berichtsjahr sichergestellt, dass die aufsichtsrechtlichen Mindestkapitalanforderungen sowohl auf Gruppenebene als auch auf Ebene einzelner, besonderer Eigenkapitalanforderungen unterliegender Gesellschaften immer eingehalten wurden.

Die Kapitalrendite und der Wertbeitrag im Konzernbereich Automobile sowie die Eigenkapitalrendite und die Eigenkapitalquote im Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind in folgender Tabelle dargestellt:

Mio. €	2020	2019
Konzernbereich Automobile[1]		
Operatives Ergebnis nach Steuern	7.450	13.019
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	114.907	116.016
Kapitalrendite (RoI) in %	**6,5**	**11,2**
Kapitalkostensatz in %	6,5	6,3
Kapitalkosten des investierten Vermögens	7.504	7.328
Wertbeitrag[2]	**–54**	**5.691**
Konzernbereich Finanzdienstleistungen		
Ergebnis vor Steuern	2.776	3.219
Durchschnittliches Eigenkapital	31.463	29.684
Eigenkapitalrendite vor Steuern in %	**8,8**	**10,8**
Eigenkapitalquote in %	**13,2**	**12,8**

1 Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen; ohne Berücksichtigung der Ergebnis- und Vermögenseffekte aus der Kaufpreisallokation.

2 Der Wertbeitrag entspricht dem Economic Value Added (EVA®). EVA® ist ein eingetragenes Warenzeichen der Unternehmensberatungsgesellschaft Stern Stewart & Co.

38. Eventualverbindlichkeiten

Mio. €	31.12.2020	31.12.2019
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	525	574
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	165	192
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	19	19
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	7.912	7.708
	8.621	**8.494**

Die Wahrscheinlichkeit des Abflusses von wirtschaftlichen Ressourcen im Rahmen der Eventualverbindlichkeiten auf Basis von nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zu den lateinamerikanischen Tochtergesellschaften gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaft wird im laufenden Geschäftsjahr als unwahrscheinlich eingeschätzt.

Bei Verbindlichkeiten aus Bürgschaften verpflichtet sich der Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen, sofern die Garantienehmer ihre Verpflichtungen nicht erfüllen.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten umfassen insbesondere mögliche Belastungen aus steuer- und zollrechtlichen Sachverhalten sowie Rechtsstreitigkeiten und Verfahren im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden, Arbeitnehmern und Anlegern. Die im Zusammenhang mit der Dieselthematik bestehenden Eventualverbindlichkeiten betragen dabei insgesamt 4,2 Mrd. € (Vorjahr: 3,7 Mrd. €), wobei 3,5 Mrd. € (Vorjahr: 3,4 Mrd. €) auf Anlegerklagen entfallen. Enthalten sind darüber hinaus bestimmte Umfänge von im Zusammenhang mit der Dieselthematik stehenden Sammel- und Strafverfahren/Ordnungswidrigkeiten, soweit sie bewertbar sind. Ein Teil dieser Verfahren befindet sich noch in einem sehr frühen Stadium, so dass bisher die Anspruchsgrundlagen teilweise durch die Kläger nicht spezifiziert wurden und/oder die Anzahl der Kläger beziehungsweise die geltend gemachten Beträge nicht hinreichend konkret feststehen. Diese Verfahren waren, soweit sie die Definition einer Eventualverbindlichkeit erfüllen, in der Regel mangels Bewertbarkeit nicht anzugeben.

Daneben sind in den Sonstigen Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 0,5 Mrd. € mögliche Belastungen aus Risiken enthalten, die aus Steuerverfahren der brasilianischen Finanzverwaltung gegen MAN Latin America resultieren.

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

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

39. Rechtsstreitigkeiten

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Zusammenhang mit Produkten oder Dienstleistungen oder im Verhältnis zu Arbeitnehmern, Behörden, Händlern, Investoren, Kunden, Lieferanten, oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen wie zum Beispiel Bußgelder sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können erhebliche Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Weltweit sind, insbesondere in den USA verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kunden vermeintliche produktbezogene Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Diese Ansprüche werden regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Volkswagen Konzern zugelieferten Fahrzeugteile – begründet. Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen beziehungsweise regulatorischen Anforderungen (wie zum Beispiel aus der DSGVO) ergeben. Dies gilt insbesondere auch im Falle von Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch Volkswagen und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt. Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Warenzeichen oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland und den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen werden, Volkswagen habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte Volkswagen zur Leistung von Schadensersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementsystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für bekannte und entsprechend bewertbare Risiken wurden auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands, soweit erforderlich, angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet beziehungsweise Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt beispielsweise hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieselthematik.

Dieselthematik

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass in weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Die Entscheidung zur Entwicklung und zur Installation dieser Softwarefunktion wurde Ende 2006 unterhalb der Vorstandsebene getroffen. Kein Vorstandsmitglied hatte zu diesem Zeitpunkt und nachfolgend über mehrere Jahre hinweg Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion.

Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass dem Ausschuss für Produktsicherheit oder den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen im Nachgang zur Veröffentlichung der Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ als Ursache der hohen NO_x-Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei.

Im Laufe des Sommers 2015 wurde für einzelne Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG sukzessive erkennbar, dass die Auffälligkeiten in den USA durch eine Veränderung von Teilen der Motorsteuerungssoftware verursacht wurden, welche später als nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ identifiziert wurde. Dies mündete in der Offenlegung eines „Defeat Device“ durch Volkswagen gegenüber der EPA und dem California Air Resources Board – einer Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten, Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation“ durch die EPA, die für den Vorstand vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

Auch die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur „Notice of Violation“ durch die EPA im November 2015 keine Kenntnis von dem Einsatz einer nach US-amerikanischem Recht unzulässigen „Defeat Device Software“ in 3.0 l TDI-Motoren des Typs V6 hatten.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns trägt die Volkswagen AG die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren, wie zum Beispiel Typ EA 189, und die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren, wie zum Beispiel Dieselmotoren der Typen V6 3.0 l und V8 4.2 l.

Als Folge der Dieselthematik wurden in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Zwischenzeitlich ist es Volkswagen gelungen, wesentliche Fortschritte zu erzielen und zahlreiche Verfahren zu beenden. In den USA erzielten die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen Vergleichsvereinbarungen mit verschiedenen Regierungsbehörden sowie mit diversen Privatklägern, die in einer im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ durch ein sogenanntes Steuerungskomitee (Plaintiffs‘ Steering Committee) vertreten waren. Bei diesen Vereinbarungen handelt es sich unter anderem um diverse Partial Consent Decrees sowie ein Plea Agreement, mit denen bestimmte zivilrechtliche Ansprüche sowie strafrechtliche Forderungen nach US-amerikanischem Bundesrecht und dem Recht einzelner Bundesstaaten im Zusammenhang mit der Dieselthematik beigelegt wurden. Obwohl Volkswagen fest zur Erfüllung der sich aus diesen Vereinbarungen ergebenden Verpflichtungen entschlossen ist, ist eine Verletzung dieser Verpflichtungen nicht vollständig auszuschließen. Eine etwaige Verletzung könnte nach Maßgabe der Vereinbarungen signifikante Strafen nach sich ziehen, sowie gegebenenfalls weitere Geldbußen,

strafrechtliche Sanktionen und Unterlassungsverpflichtungen. Im Mai 2020 wurde das letzte noch laufende Vergleichsprogramm zur Beilegung einer Sammelklage seitens Kunden in den USA beendet; es betraf Fahrzeuge mit 3.0 l TDI-Motoren der Generation 2.

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden technische Maßnahmen zur Verfügung. Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) innerhalb seiner Zuständigkeit festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO_2-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind.

Anknüpfend an die Untersuchungen der AUDI AG von relevanten Dieselkonzepten auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenziale hat das KBA von der AUDI AG vorgeschlagene Maßnahmen in verschiedenen Rückrufbescheiden zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet. Die AUDI AG geht gegenwärtig von insgesamt überschaubaren Kosten für das seit Juli 2017 laufende überwiegend softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Seitens der AUDI AG wurden inzwischen für viele betroffene Aggregate Software-Updates entwickelt und nach erfolgter Freigabe durch das KBA bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kunden umgesetzt. Die sich noch in Entwicklung befindlichen Software-Updates werden voraussichtlich in 2021 dem KBA zur Freigabe vorgestellt.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich im Zusammenhang mit der Dieselthematik im Wesentlichen in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)
In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt.

Im Mai 2020 ist das Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieselthematik gegen den amtierenden Vorstandsvorsitzenden und ein ehemaliges Mitglied (heutiger Aufsichtsratsvorsitzender) des Vorstands der Volkswagen AG gegen Zahlung einer Geldauflage in Höhe von jeweils 4,5 Mio. € – und insoweit auch gegen die Volkswagen AG als Nebenbeteiligte – durch das Landgericht Braunschweig endgültig eingestellt worden. Nach Zulassung der zunächst weiter anhängigen Anklage gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG einschließlich des insoweit noch anhängigen Verfahrens gegen die Volkswagen AG im September 2020, hat das Landgericht Braunschweig im Januar 2021 das Verfahren gegen den ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes vorläufig und betreffend die Volkswagen AG endgültig eingestellt.

Im September 2020 hat das Landgericht Braunschweig die Anklage auch gegen denselben ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betruges im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend Motoren des Typs EA 189 zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet.

Das Landgericht München II hat im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen den vormaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Verhandlung hat im September 2020 begonnen.

Im August 2020 hat die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren erhoben.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart führt bezüglich der Dieselthematik strafrechtliche Ermittlungen auch gegen ein Vorstandsmitglied der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wegen des Verdachts des Betrugs und der unzulässigen Werbung.

Die jeweiligen Konzerngesellschaften haben renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Vorstand und Aufsichtsrat lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten.

Das KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde untersucht zudem fortlaufend Fahrzeugmodelle der Marken Audi, Volkswagen und Porsche auf kritische Funktionen. Sofern das KBA bestimmte Funktionen als unzulässig betrachtet, werden die betroffenen Fahrzeuge im Wege einer angeordneten Maßnahme zurückgerufen oder deren Konformität in einer freiwilligen Serviceaktion wieder hergestellt.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieselthematik international weitere Verwaltungsverfahren.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren mit den staatlichen Behörden.

Darüber hinaus können sich Risiken aus möglichen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs zu der Auslegung der EU-Typgenehmigungsvorschriften ergeben.

Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe aus Straf- und Verwaltungsverfahren am Ende Geldbußen oder sonstige Konsequenzen für das Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung mit nicht über 50 % ein. Für diese Fälle wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurde. In geringem Umfang waren Rückstellungen zu bilden.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden oder die Geltendmachung von Regressansprüchen von Importeuren und Händlern gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Dabei gibt es neben der Möglichkeit individueller Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen auch unterschiedliche Formen von Sammelverfahren, das heißt der kollektiven oder stellvertretenden Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglichkeit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände vermeintliche Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche geltend machen.

Sammelverfahren von Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden sind gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Australien, Belgien, Brasilien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich, Italien, den Niederlanden, Portugal und Südafrika anhängig. Mit ihnen werden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere sind die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Australien waren verschiedene Sammelklagen gegen die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften, einschließlich der australischen Tochtergesellschaften, anhängig. Im Dezember 2019 hatte sich die Volkswagen AG mit den Sammelklägern auf eine vergleichsweise Beendigung der Verfahren geeinigt, die das Gericht im April 2020 genehmigt hat. Die Volkswagen AG geht davon aus, dass die Gesamtkosten des Vergleichs bei rund 180 Mio. AUD liegen werden. Zwei Zivilklagen der Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) gegen die Volkswagen AG und weitere Konzerngesellschaften wurden im zweiten Halbjahr 2019 durch einen Vergleich beendet. Der Vergleich ist allerdings noch nicht rechtskräftig, da eine Berufungsentscheidung über die Bußgeldhöhe noch aussteht. Die Volkswagen AG geht weiterhin davon aus, dass das Bußgeld – je nach Entscheidung des Berufungsgerichts – bei bis zu 125 Mio. AUD liegen wird.

In Belgien hat die belgische Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW eine Sammelklage erhoben, für welche der Opt-Out Mechanismus für anwendbar erklärt wurde. Aufgrund des Opt-Out-Mechanismus sind potenziell alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 erfasst, die nach dem 1. September 2014 von Verbrauchern im belgischen Markt erworben wurden, es sei denn, es wird aktiv der Austritt aus der Sammelklage erklärt. Die geltend gemachten Ansprüche stützen sich auf die vermeintliche Verletzung von Wettbewerbs- und Verbraucherschutzrecht sowie auf vertragliche Pflichtverletzungen.

In Brasilien sind zwei verbraucherrechtliche Sammelklagen anhängig. Die erste Sammelklage bezieht sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge, während die zweite Sammelklage rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft. Im ersten Sammelklageverfahren erging im Mai 2019 ein nur teilweise aufrechterhaltendes Berufungsurteil. Die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil wurde in diesem Urteil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL nebst Zinsen reduziert. Dieser Betrag kann sich durch die ausgeurteilte Teuerungsrate und die individuelle Geltendmachung behaupteter Wertverluste betroffener Amarok-Fahrzeuge erhöhen. Das Urteil ist weiterhin nicht rechtskräftig, da Volkswagen do Brasil Revision gegen das Berufungsurteil eingelegt hat. Im zweiten Sammelklageverfahren ist bislang kein Urteil ergangen.

Die Volkswagen AG und der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. haben in Deutschland am 28. Februar 2020 einen außergerichtlichen Vergleich über die Beendigung der Musterfeststellungsklage geschlossen. Danach hat sich die Volkswagen AG verpflichtet, Verbrauchern, die sich zur Musterfeststellungsklage angemeldet haben und die Vergleichskriterien erfüllen, Einzelvergleiche anzubieten. Im Ergebnis hat die Volkswagen AG sich im Berichtsjahr mit rund 245 Tsd. Kunden auf individuelle Vergleiche mit einem Gesamtvolumen von rund 770 Mio. € geeinigt. Damit ist die Abwicklung der Musterfeststellungsklage nahezu abgeschlossen. Der Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. hat am 30. April 2020 die Musterfeststellungsklage zurückgenommen.

Zudem wurden von der financialright GmbH verschiedene Klagen aus an sie abgetretenen Rechten von insgesamt rund 45 Tsd. Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns vor mehreren deutschen Landgerichten erhoben.

In England und Wales haben verschiedene Kanzleien Klagen bei Gericht eingereicht, die zu einem Sammelverfahren (Group Litigation) verbunden wurden. Aufgrund des Opt-In-Mechanismus sind nicht alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 automatisch von der Group Litigation erfasst, sondern potenzielle Anspruchsteller müssen sich aktiv beteiligen. Derzeit haben etwa 90 Tsd. Kläger Ansprüche im Rahmen der Group Litigation angemeldet, wobei die entsprechende Opt-in-Periode abgelaufen ist. Im April 2020 entschied der High Court in England und Wales in diesem Verfahren, dass es sich bei der Umschaltlogik des EA 189-Motors um eine unzulässige Abschalteinrichtung handele, und sieht sich diesbezüglich auch an die Feststellungen des KBA gebunden. Die Berufung von Volkswagen gegen die Entscheidung des High Court zu diesen Vorfragen wurde durch den Court of Appeal im August 2020 rechtskräftig zurückgewiesen. Die Frage der Haftung von Volkswagen war nicht Gegenstand der Entscheidung des High Court und wird erst im weiteren Prozessverlauf erörtert. Die Hauptverhandlung soll im Januar 2023 beginnen.

In Frankreich hat die französische Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) im September 2020 eine Sammelklage für bis zu 950 Tsd. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France und die Volkswagen AG eingereicht. Es handelt sich um eine Opt-In Sammelklage, bei der sich die betroffenen Verbraucher erst dann zum Verfahren anmelden müssen, wenn die Sammelklage rechtskräftig entschieden ist.

In Italien ist eine Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo stellvertretend für italienische Kunden vor dem Regionalgericht Venedig anhängig. In diesem Verfahren werden Schadensersatzansprüche wegen vermeintlicher Vertragsverletzungen sowie Ansprüche wegen vermeintlichen Verstößen gegen italienisches Verbraucherschutzrecht geltend gemacht. Es haben sich rund 82 Tsd. Kunden für die Sammelklage angemeldet, wobei die Wirksamkeit des Großteils der Anmeldungen noch unklar ist.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus anhängig. Mögliche individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in einem separaten Prozess durchgesetzt werden. Im November 2019 hat das Regionalgericht in Amsterdam einen Teil der Klageanträge für unzulässig erklärt. Das Verfahren ist derzeit ruhend gestellt. Darüber hinaus wurde Volkswagen im April 2020 eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher durch die Diesel Emissions Justice Foundation zugestellt. Derzeit ist unklar, ob sich über die Niederlande hinaus weitere Verbraucher dieser Sammelklage anschließen können. Die Sammelklage betrifft unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189.

In Portugal ist eine Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus durch eine portugiesische Verbraucherorganisation anhängig. Es sind potenziell bis zu circa 139 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 im portugiesischen Markt betroffen. Klageziele sind die Rücknahme der Fahrzeuge sowie vermeintliche Schadensersatzansprüche.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die nicht nur rund 72 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 umfasst, sondern auch circa 8 Tsd. Fahrzeuge mit V6 und V8 TDI-Motoren.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

In Deutschland sind derzeit über 55 Tsd. Einzelklagen anhängig. Im Mai 2020 erging erstmalig eine Entscheidung des Bundesgerichtshofs (BGH) zu einer produktbezogenen Einzelklage im Zusammenhang mit der Dieselthematik. Der BGH entschied, dass dem Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieselthematik erworbenen Fahrzeugs des Motorentyps EA 189 ein Schadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht. Er kann die Erstattung des für das Fahrzeug gezahlten Kaufpreises verlangen, muss sich aber den gezogenen Nutzungsvorteil anrechnen lassen und der Volkswagen AG das Fahrzeug zurückgeben. Mit dem Urteil wurde für einen

Großteil der seinerzeit in Deutschland noch anhängigen Einzelklagen Klarheit darüber geschaffen, wie der BGH die wesentlichen Grundfragen in den Dieselverfahren beurteilt. Auf dieser Basis konnte die Anzahl der anhängigen Einzelverfahren durch zwischenzeitlich geschlossene Vergleiche bereits deutlich reduziert werden. Der BGH hat im Juli 2020 in mehreren Grundsatzurteilen weitere wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 geklärt. Er hat entschieden, dass kein Schadensersatzanspruch besteht, wenn der Kläger sein Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben hat. Zudem hat der BGH geurteilt, dass Erwerber von betroffenen Fahrzeugen keinen Anspruch auf Deliktszinsen nach § 849 des Bürgerlichen Gesetzbuches haben. Darüber hinaus hat der BGH klargestellt, dass die Nutzungsvorteile eines Klägers einen möglichen Schadensersatzanspruch vollständig aufzehren können.

In der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kunden und Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50 % eingeschätzt. Für diese Verfahren werden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich einzuschätzen sind. Aufgrund des frühen prozessualen Stadiums der meisten dieser Verfahren lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in vielen Fällen noch nicht beziffern. Darüber hinaus wurden, basierend auf der aktuellen Bewertung, soweit erforderlich Rückstellungen gebildet.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) als Gesamtschuldner, Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste in Folge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieselthematik erhoben.

Die überwiegende Mehrheit dieser Anlegerklagen ist derzeit beim Landgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die am Landgericht Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Auf diese Weise soll in einem Verfahren eine für diese Klagen bindende Entscheidung hinsichtlich aller gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen durch das Oberlandesgericht Braunschweig getroffen werden (Musterverfahren). Die beim Landgericht Braunschweig erhobenen Klagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den in dem Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen in dem Musterverfahren ist für die anhängigen Klagen verbindlich, soweit sie ausgesetzt wurden. Musterklägerin ist die Deka Investment GmbH. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig hat im September 2018 begonnen und wird in weiteren Terminen fortgesetzt.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, erhoben worden. Am Oberlandesgericht Stuttgart ist ein weiteres Kapitalanleger-Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig, an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist. Zur Musterklägerin wurde das Wolverhampton City Council, Administrating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund bestimmt. Die mündliche Verhandlung in diesem Verfahren ist noch nicht eröffnet.

Weitere Anlegerklagen sind bei verschiedenen Gerichten in Deutschland und den Niederlanden eingereicht worden.

Insgesamt sind gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik weltweit (exklusive USA/Kanada) derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von circa 9,7 Mrd. € rechtshängig. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

In den USA und Kanada sind die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge Gegenstand von Klagen und Auskunftsersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kunden, Investoren, Vertriebsmitarbeitern sowie verschiedenen Behörden in Kanada und den USA, wie die Attorneys General einzelner US-Bundesstaaten, gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gerichtet sind.

Vor einzel- und bundesstaatlichen Gerichten führen die Attorneys General von fünf US-Bundesstaaten (Illinois, Montana, New Hampshire, Ohio und Texas) sowie einige Kommunen Klagen gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen wegen angeblicher Verletzungen des Umweltrechts. Die vom US-Bundesstaat Illinois geltend gemachten Forderungen sind vollumfänglich abgewiesen worden; gegen die Abweisung eines Teils seiner Forderungen hat der Bundesstaat Illinois jedoch Rechtsmittel eingelegt. Bestimmte Forderungen, die die US-Bundesstaaten Montana, Ohio und Texas, zwei Landkreise in Texas sowie Hillsborough County (Florida) und Salt Lake County (Utah) geltend gemacht haben, wurden ebenfalls abgewiesen; hinsichtlich der verbleibenden Forderungen werden die gerichtlichen Verfahren fortgesetzt. Volkswagen hat beim Obersten Gerichtshof der Vereinigten Staaten (US Supreme Court) Rechtsmittel gegen eine Entscheidung des US-Bundesberufungsgerichts für den 9. Gerichtsbezirk (Ninth Circuit), bestimmte Forderungen von Hillsborough County und Salt Lake County nicht zurückzuweisen, eingereicht. Ein Berufungsgericht des US-Bundesstaates Texas hat Forderungen des Bundesstaates Texas gegen die Volkswagen AG und die AUDI AG mangels Zuständigkeit („personal jurisdiction“) abgewiesen. Der Bundesstaat Texas hat zu erkennen gegeben, dass er durch den Obersten Gerichtshof des Bundesstaates Texas eine Überprüfung der Entscheidung anstrebt, wobei die Annahme des Falles im Ermessen des Obersten Gerichtshofs steht.

Im März 2019 hat die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission – SEC) unter anderem gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC sowie die VW Credit, Inc. eine Klage eingereicht, in der Ansprüche nach US-Bundeswertpapierrecht unter anderem aufgrund vermeintlich unrichtiger und unvollständiger Angaben im Zusammenhang mit dem Angebot und Verkauf bestimmter Anleihen und Asset Backed Securities geltend gemacht werden. Im August 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien dem Antrag von Volkswagen auf Abweisung dieser Klage zum Teil stattgegeben und ihn zum Teil zurückgewiesen. Unter anderem hat das Gericht sämtliche im Zusammenhang mit Asset Backed Securities geltend gemachten Forderungen gegen VW Credit, Inc. abgewiesen. Im September 2020 hat die SEC eine überarbeitete Klageschrift eingereicht, in der neben weiteren Änderungen die abgewiesenen Forderungen nicht mehr enthalten sind.

Des Weiteren hat die kanadische Bundesumweltbehörde – nach Abschluss ihrer Untersuchung in Bezug auf strafrechtliche Maßnahmen hinsichtlich der Dieselthematik – im Dezember 2019 Anklage gegen die Volkswagen AG betreffend 2.0 l und 3.0 l Dieselfahrzeuge der Marken Volkswagen und Audi erhoben. Die Volkswagen AG hat bei der Untersuchung mitgewirkt und zur Beilegung sämtlicher Vorwürfe einem Vergleich (Plea Resolution) zugestimmt. Im Januar 2020 hat sich die Volkswagen AG im Sinne der Anklage schuldig bekannt und zur Zahlung einer Strafe in Höhe von 196,5 Mio. CAD verpflichtet, die das Gericht auch genehmigt hat. Infolge dieser Genehmigung hat die Umweltbehörde der Provinz Ontario ihre Klage auf Verhängung quasi-strafrechtlicher Sanktionen gegen die Volkswagen AG hinsichtlich bestimmter 2.0 l Dieselfahrzeuge der Marken Volkswagen und Audi zurückgezogen. In einer privaten zivilrechtlichen auf Strafschadensersatz gerichteten umweltrechtlichen Sammelklage im Namen der Einwohner der Provinz Quebec hat ein Gericht der Provinz Quebec, nachdem es das Vorliegen der Voraussetzungen für eine Sammelklage bestätigt hatte, im Oktober 2020 entschieden, dass die gegen die klägerische Schadensersatzthese vorgebrachten Einwendungen bis zur Hauptverhandlung zurückzustellen sind. Mit dieser Begründung hat das Gericht den Antrag von Volkswagen auf Klageabweisung zurückgewiesen. Das Verfahren befindet sich weiterhin in einem frühen Stadium.

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 Verfahren in den USA/Kanada werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

5. Sonderprüfung

Mit Beschluss aus November 2017 hat das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG angeordnet. Der Sonderprüfer soll prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Diese Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle ist formal rechtskräftig. Die Volkswagen AG hat gegen diese Entscheidung jedoch wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Der vom Oberlandesgericht Celle eingesetzte Sonderprüfer hat nach der formal rechtskräftigen Entscheidung des Oberlandesgerichts mitgeteilt, dass er aus Altersgründen für die Durchführung der Sonderprüfung nicht zur Verfügung stehe. Das Oberlandesgericht Celle hat im April 2020 durch Beschluss entschieden, einen anderen als den ursprünglich bestellten Sonderprüfer zu bestellen. Die Volkswagen AG hat auch gegen diese formal rechtskräftige Entscheidung wegen der Verletzung ihrer verfassungsmäßig garantierten Rechte Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben und die Verbindung mit der ersten Verfassungsbeschwerde gegen den Beschluss auf Einsetzung des Sonderprüfers angeregt. Es ist derzeit nicht absehbar, wann das Bundesverfassungsgericht über die beiden Verfassungsbeschwerden entscheiden wird. Die Verfassungsbeschwerden haben keine aufschiebende Wirkung.

Daneben wurde beim Landgericht Hannover ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieselthematik gerichtet ist. Dieses Verfahren ruht bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren.

6. Bewertung der Risiken aus der Dieselthematik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2020 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 1,9 Mrd. € (Vorjahr: 2,9 Mrd. €). Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,2 Mrd. € (Vorjahr: 3,7 Mrd. €) im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,5 Mrd. € (Vorjahr: 3,4 Mrd. €). Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- beziehungsweise Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen.

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

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) hat im Jahr 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche SE im Jahr 2008 erhoben. Eingeklagt waren zuletzt, aus angeblich abgetretenem Recht, circa 2,26 Mrd. € nebst Zinsen. Im April 2016 hatte das Landgericht Hannover eine Vielzahl von Feststellungszielen formuliert, über die der Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle in einem Musterverfahren nach dem Kapitalanlegermusterverfahrensgesetz entscheiden wird. Der Senat hat bereits in der ersten mündlichen Verhandlung im Oktober 2017 erkennen lassen, dass er Ansprüche gegen die Volkswagen AG sowohl mangels substantiierten Vortrags als auch aus Rechtsgründen derzeit als nicht begründet ansieht. Die Volkswagen AG sieht sich durch die Ausführungen des Senats in der Einschätzung bestätigt, dass die geltend gemachten Ansprüche jeglicher Grundlage entbehren. Eine erstinstanzliche Entscheidung steht derzeit noch aus, da zahlreiche Verhandlungstermine unter anderem aufgrund von – bisher stets erfolglosen – Befangenheitsanträgen der Klägerseite sowie zuletzt aufgrund der Covid-19-Pandemie abgesagt wurden.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen MAN Latin America ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für MAN Latin America geht. Im Dezember 2017 ist im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für MAN Latin America negatives Urteil ergangen. Gegen dieses Urteil hat MAN Latin America vor dem regulären Gericht in 2018 Klage erhoben. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der gegebenenfalls nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für MAN Latin America positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 3,1 Mrd. BRL für den streitgegenständlichen Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben wurde.

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen.

Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Scania hat dagegen Rechtsmittel zum Europäischen Gerichtshof in Luxemburg eingelegt und wird sich umfassend verteidigen. Scania bildete bereits im Jahr 2016 eine Rückstellung in Höhe von 0,4 Mrd. €.

Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Da sich die meisten Fälle noch in einem frühen Stadium befinden und dadurch eine Bewertung aktuell nicht möglich ist, wurden für diese weder Rückstellungen gebildet noch Eventualverbindlichkeiten angegeben. In anderen Fällen ist eine letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, aktuell eher unwahrscheinlich.

Im April 2019 hat die Europäische Kommission im Rahmen der kartellrechtlichen Untersuchungen in der Automobilindustrie der Volkswagen AG sowie der AUDI AG und der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG die Beschwerdepunkte übermittelt. Mit diesen informiert die Europäische Kommission über ihre vorläufige Bewertung des Sachverhalts und gibt Gelegenheit zur Stellungnahme. Der Gegenstand des Verfahrens beschränkt sich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR-Systemen und Ottopartikelfiltern für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen. Volkswagen hat ab Juli 2019 Einsicht in die Untersuchungsakte erhalten und im Dezember 2019 auf die Beschwerdepunkte der Europäischen Kommission erwidert. Zudem haben die chinesische, die südkoreanische und die türkische Wettbewerbsbehörde in dieser Angelegenheit Verfahren eröffnet.

Im Oktober 2020 hat das US District Court des Northern District von Kalifornien zwei kartellrechtliche Sammelklagen abgewiesen. Die Kläger haben behauptet, 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. Nach Auffassung des Gerichts waren die Klagen unschlüssig, weil durch den klägerischen Vortrag nicht hinreichend plausibel begründet war, dass der Wettbewerb durch die behaupteten Absprachen unzulässig eingeschränkt und damit gegen US-Recht verstoßen worden sei. Gegen diese Entscheidung haben die Kläger Rechtsmittel eingelegt. Mit ähnlicher Begründung reichten Kläger in Kanada im Namen mutmaßlicher Käuferklassen Klagen gegen mehrere Automobilhersteller einschließlich der Volkswagen Group Canada Inc., Audi Canada Inc. und weiterer Unternehmen des Volkswagen Konzerns ein. Es werden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da aufgrund des frühen Verfahrensstadiums eine realistische Risikobewertung derzeit nicht möglich ist.

Darüber hinaus haben wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen eingeleitet. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen; eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Zur Beilegung zivilrechtlicher Forderungen betreffend rund 98 Tsd. Benzinfahrzeuge mit Automatikgetriebe der Marken Volkswagen, Audi, Porsche und Bentley hat das US District Court des Northern District von Kalifornien im Februar 2020 die Vereinbarung von Volkswagen und dem sogenannten Steuerungskomitee der Kläger (Plaintiffs' Steering Committee) endgültig genehmigt.

Die Porsche AG hat bei Fahrzeugen für verschiedene Märkte weltweit potenzielle regulatorische Themen festgestellt. Diese betreffen Fragen der Zulässigkeit von spezifischen Hard- und Softwarebestandteilen, die in Typisierungsmessungen verwendet wurden. Hierbei kann es in Einzelfällen auch zu Abweichungen von Serienständen gekommen sein. Nach aktuellem Kenntnisstand ist die laufende Produktion jedoch nicht betroffen. Die Themen stehen in keinem Zusammenhang zu den unzulässigen Abschalteinrichtungen, die der Dieselthematik zugrunde lagen. Die Porsche AG kooperiert mit den zuständigen Behörden, einschließlich der Staatsanwaltschaft Stuttgart, welche die Ermittlungen in Deutschland führt. Ein Ermittlungsverfahren gegen das Unternehmen gibt es nach den vorliegenden Informationen jedoch nicht. Die internen Prüfungen bei Porsche hierzu dauern noch an.

Beim US District Court des Northern District von Kalifornien wurden fünf Klagen zu diesen Themen eingereicht. In den Klageschriften wurde behauptet eine bestimmte, in den betroffenen Fahrzeugen angeblich eingesetzte Software und/oder Hardware habe dazu geführt, dass der tatsächliche Schadstoffausstoß und/oder Kraftstoffverbrauch die im Zulassungsverfahren festgestellten Vergleichswerte überschreite. Diese Klagen richteten sich gegen die Volkswagen AG, Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, AUDI AG und Porsche Cars North America, Inc., wobei nicht jede Gesellschaft in allen Fällen verklagt war. Im Januar 2021 ist hierzu eine sogenannte Consolidated Complaint eingegangen, welche die fünf mutmaßlichen Sammelklagen in einer Klage vereint. Die Consolidated Complaint richtet sich nicht mehr gegen die AUDI AG.

Für mögliche Ansprüche im Zusammenhang mit Finanzdienstleistungen gegenüber Verbrauchern waren im Bereich der Volkswagen Bank GmbH sowie der Volkswagen Leasing GmbH Rückstellungen zu bilden. Diese betreffen Verfahren bezüglich Gestaltungsaspekten von Kundenkreditverträgen und -leasingverträgen, die sich anlaufhemmend auf die gesetzlichen Widerrufsfristen auswirken können.

Im Februar 2020 wurde der Volkswagen AG, neben einem weiteren Beklagten, eine Klage der GT Gettaxi Ltd. zugestellt. In der Klage werden insbesondere vermeintliche, hohe Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Volkswagen bewertet die behaupteten Ansprüche und verteidigt sich dagegen.

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

40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. €	FÄLLIG 2020	FÄLLIG 2021 – 2024	FÄLLIG ab 2025	GESAMT 31.12.2019
Bestellobligo für				
Sachanlagen[1]	7.423	1.412	1	8.836
Immaterielle Vermögenswerte	913	275	1	1.189
Investment Property	24	–	–	24
Verpflichtungen aus zugesagten Darlehensvergaben und unwiderruflichen Kreditzusagen[1]	3.242	54	3	3.300
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	329	172	151	652
Übrige finanzielle Verpflichtungen	3.257	1.712	997	5.966
	15.189	**3.626**	**1.153**	**19.968**

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Mio. €	FÄLLIG 2021	FÄLLIG 2022 – 2025	FÄLLIG ab 2026	GESAMT 31.12.2020
Bestellobligo für				
Sachanlagen	6.402	1.037	–	7.438
Immaterielle Vermögenswerte	1.225	107	–	1.332
Investment Property	6	–	–	6
Verpflichtungen aus zugesagten Darlehensvergaben und unwiderruflichen Kreditzusagen	3.352	72	6	3.431
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	313	265	167	746
Übrige finanzielle Verpflichtungen	6.291	2.160	575	9.026
	17.589	**3.641**	**748**	**21.978**

Die Übrigen finanziellen Verpflichtungen enthalten mit 0,9 Mrd. € zugesagte Investitionen in die Infrastruktur für Null-Emissions-Fahrzeuge sowie in Initiativen, die den entsprechenden Zugang und die Sensibilisierung für diese Technologien fördern. Die Zusagen wurden im Rahmen der Vergleichsvereinbarungen in den USA im Zusammenhang mit der Dieselthematik getroffen. Außerdem ist hier die Kaufpreiszahlung für den Erwerb aller ausstehenden Aktien an Navistar in Höhe von insgesamt rund 3,7 Mrd. USD enthalten, da das Merger Agreement zwischen TRATON SE und Navistar aufschiebende Bedingungen enthält und die Kaufpreiszahlung vorerst nicht zu passivieren ist.

41. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers

Die Volkswagen AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers, Ernst & Young GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (Vorjahr: PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft), anzugeben.

Mio. €	2020	2019
Abschlussprüfungsleistungen	19	19
Andere Bestätigungsleistungen	5	4
Steuerberatungsleistungen	21	1
Sonstige Leistungen	7	32
	53	**56**

Die Abschlussprüfungsleistungen entfielen auf die Prüfung des Konzernabschlusses der Volkswagen AG und von Jahresabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften sowie auf unterjährige Reviews des Zwischenkonzernabschlusses der Volkswagen AG und von Zwischenabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften. Andere Bestätigungsleistungen umfassten im Wesentlichen gesetzlich und nicht gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen sowie nicht gesetzlich vorgeschriebene Bestätigungsleistungen in Bezug auf Kapitalmarkttransaktionen. Die Sonstigen Leistungen des Abschlussprüfers konzentrierten sich im Berichtsjahr auf die Beratung zur Umsetzung neuer Rechtsnormen und Beratung in Corporate Governance Angelegenheiten. Die Steuerberatungsleistungen des Abschlussprüfers beinhalteten im Berichtsjahr im Wesentlichen Unterstützungsleistungen für die Erstellung von Steuererklärungen für ins Ausland entsandte Mitarbeiter.

42. Personalaufwand

Mio. €	2020	2019
Löhne und Gehälter	32.103	34.683
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	8.413	8.231
	40.516	**42.913**

43. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2020	2019
Leistungslöhner	261.165	265.092
Indirekter Bereich	307.342	304.174
	568.508	**569.266**
davon Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit	10.762	9.554
Auszubildende	17.678	18.180
	586.185	**587.446**
Mitarbeiter der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen	79.260	80.302
	665.445	**667.748**

44. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Januar 2021 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2014 emittierte Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 1,25 Mrd. € aufgekündigt. Die Rückzahlung der Anleihe einschließlich aller bis dahin angefallener, noch nicht gezahlter Zinsen wird im März 2021 erfolgen. Mit Kündigung der Anleihe ist diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren und kürzt das Eigenkapital und die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns entsprechend.

Am 26. Januar 2021 haben die Vorstände der MAN SE und der MAN Truck & Bus SE und die Arbeitnehmervertreter eine Vereinbarung über die wesentlichen Eckpunkte für eine umfassende Neuausrichtung der MAN Truck & Bus SE unterzeichnet. Die erzielte Einigung sieht eine Restrukturierung des MAN Truck & Bus-Geschäfts in allen Bereichen vor. Zu den geplanten Maßnahmen gehören eine Neuaufstellung des Entwicklungs- und Produktionsnetzwerks mit einem starken Fokus auf Zukunftstechnologien sowie der Abbau von rund 3.500 Stellen in Deutschland bis Ende 2022 über alle Unternehmensbereiche hinweg.

Für die gesamten Restrukturierungsmaßnahmen (inklusive noch offener Maßnahmen im Zusammenhang mit dem Produktionsnetzwerk) wird über den gesamten Restrukturierungszeitraum derzeit ein Aufwand in Höhe eines oberen dreistelligen Millionenbetrags erwartet. Der Großteil wird auf Personalmaßnahmen entfallen.

45. Leistungen auf Basis von Performance Shares und virtuellen Aktien (aktienbasierte Vergütung)

Der Aufsichtsrat der Volkswagen Aktiengesellschaft beschloss Anfang des Jahres 2017, das Vorstandsvergütungssystem mit Wirkung zum 1. Januar 2017 anzupassen. Das Vorstandsvergütungssystem setzt sich zusammen aus fixen sowie variablen Bestandteilen. Die variable Vergütung besteht seitdem aus einem erfolgsabhängigen Jahresbonus mit einjährigem Bemessungszeitraum sowie einem Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit (aktienbasierte Vergütung). Zudem gab es in 2016 eine Bonusumwandlung in virtuelle Vorzugsaktien (virtuelle Aktien), die 2019 ausgezahlt wurde.

Der Kreis der Begünstigten des Performance-Share-Plans wurde Ende 2018 um Mitglieder des Top-Management-Kreises und Ende 2019 um alle anderen Mitglieder des Managements sowie um ausgewählte Teilnehmer unterhalb des Managements erweitert. Den Mitgliedern des Top Managements wurden Anfang 2019 erstmalig Performance Shares gewährt. Allen anderen Begünstigen wurden erstmalig Anfang 2020 Leistungen auf Basis von Performance Shares zugeteilt. Die Funktionsweise des Performance-Share-Plans des Top Managements und der anderen Begünstigten ist im Wesentlichen identisch mit dem Performance-Share-Plan, der den Vorstandsmitgliedern gewährt wurde. Bei Einführung des Performance-Share-Plans wurde den Mitgliedern des Top Managements eine Mindestbonushöhe für die ersten drei Jahre auf Basis der Vergütung des Jahres 2018 garantiert, während bei allen anderen Begünstigten für die ersten drei Jahre eine Garantie auf Basis der Vergütung des Jahres 2019 gewährt wurde.

PERFORMANCE SHARES

Jede Performance-Periode des Performance-Share-Plans hat eine dreijährige Laufzeit. Für die Mitglieder des Vorstands und des Top Managements wird zum Zeitpunkt der Gewährung der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Volkswagen Vorzugsaktie in Performance Shares umgerechnet und den Begünstigten als reine Rechengröße zugeteilt. Entsprechend dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie erfolgt die Festschreibung der Anzahl der Performance Shares auf Basis einer dreijährigen, zukunftsgerichteten Performance-Periode. Nach Ablauf der Performance-Periode findet ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents.

Für alle anderen Begünstigten wird der Auszahlungsbetrag bestimmt, indem der Zielbetrag mit dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie und dem Verhältnis zwischen Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents und Anfangs-Referenzkurses multipliziert wird. Die Zielerreichung wird auf Basis einer dreijährigen Performance-Periode mit einjährigem Zukunftsbezug ermittelt. Abweichend wird in 2020 die Zielerreichung zunächst auf Basis einer einjährigen zukunftsbezogenen Performance-Periode und in 2021 auf Basis einer zweijährigen Performance-Periode mit einjährigem Zukunftsbezug bestimmt. Für alle Begünstigten ist der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan auf 200 % des Zielbetrags begrenzt; der Auszahlungsbetrag wird um 20 % reduziert, sofern im Konzernbereich Automobile die durchschnittliche Sachinvestitionsquote oder die F&E-Quote während der Performance-Periode kleiner als 5 % ist.

VORSTAND

		31.12.2020	31.12.2019
Gesamtaufwand der Periode	Mio. €	2	22
Gesamtbuchwert der Verpflichtung	Mio. €	39	57
Innerer Wert der Schulden	Mio. €	30	31
Beizulegender Zeitwert im Gewährungszeitpunkt	Mio. €	16	20
Anzahl der gewährten Performance Shares	Stück	389.524	431.800
davon in der Berichtsperiode gewährt	Stück	99.150	155.418

Die Angabe umfasst aktive und ehemalige Mitglieder des Vorstands.

TOP-MANAGEMENT-KREIS

		31.12.2020	31.12.2019
Gesamtaufwand der Periode	Mio. €	133	115
Gesamtbuchwert der Verpflichtung	Mio. €	132	115
Innerer Wert der Schulden	Mio. €	130	104
Beizulegender Zeitwert im Gewährungszeitpunkt	Mio. €	84	71
Anzahl der gewährten Performance Shares	Stück	1.040.271	531.090
davon in der Berichtsperiode gewährt	Stück	509.181	531.090

MITGLIEDER DES MANAGEMENTS UND AUSGEWÄHLTE TEILNEHMER UNTERHALB DES MANAGEMENTS

Im Geschäftsjahr wurden den Begünstigten Mitgliedern des Managements und ausgewählten Teilnehmern unterhalb des Managements ein Zielbetrag, dem eine Zielerreichung von 100 % zugrunde liegt, in Höhe von 629 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) zugeteilt. Zum 31. Dezember 2020 betrug der Gesamtbuchwert der Verpflichtung, der dem inneren Wert der Schulden entsprach, 609 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €). In der Berichtperiode wurde für diese Zuteilung ein Gesamtaufwand in Höhe von 613 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) erfasst.

VIRTUELLE AKTIEN

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat in seiner Sitzung am 22. April 2016 das Angebot der Mitglieder des Vorstands angenommen, für die im Zeitpunkt des Beschlusses aktiven Vorstandsmitglieder einen Anteil von 30 % der variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 zurückzubehalten und mittels virtueller Aktien unter den Vorbehalt der zukünftigen Aktienkursentwicklung zu stellen. Auf Basis des zurückbehaltenen Betrages ergaben sich insgesamt 50.703 virtuelle Vorzugsaktien. In 2018 wurde Herrn Stadler im Zuge der Beendigung seines Dienstverhältnisses der Gegenwert von 8.633 Aktien in Höhe von 1,0 Mio. € ausgezahlt. Die übrigen virtuellen Aktien wurden im Geschäftsjahr 2019 planmäßig ausgezahlt. Der Auszahlungsbetrag belief sich auf insgesamt 5,3 Mio. €. Im Vorjahr wurde infolge der Fair Value Änderung der virtuellen Aktien ein Aufwand in Höhe von 0,3 Mio. € erfasst.

46. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24

Als nahestehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der Volkswagen AG beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die Volkswagen AG ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahestehenden Partei der Volkswagen AG stehen.

Alle Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Personen und Unternehmen werden regelmäßig zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Zum Bilanzstichtag hielt die Porsche SE 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 über die Hauptversammlung nicht alle Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Volkswagen AG wählen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Porsche SE hat aber die Möglichkeit an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken und gilt damit als nahestehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG am 1. August 2012 wirkt sich wie folgt auf die bereits vor Einbringung bestehenden, im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge, geschlossenen Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart Konzerns aus:

- Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG verpflichtete sich die Volkswagen AG, für die gegenüber externen Gläubigern gegebenen Garantien, unter Berücksichtigung der Freistellung im Innenverhältnis, eine marktübliche Haftungsvergütung mit Wirkung ab dem 1. August 2012 zu übernehmen.
- Unverändert gilt, dass die Volkswagen AG die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt hat, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.
- Unverändert gilt, dass die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen freistellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften bilanzierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige steuerliche Vorteile der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen an die Porsche SE zu erstatten. Basierend auf dem Ergebnis der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 und dem zum Zeitpunkt der Aufstellung dieses Konzernabschlusses gegebenen Kenntnisstand für den Veranlagungszeitraum 2009 wird für die Volkswagen AG eine Ausgleichsverpflichtung im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich geschätzt. Künftige neuere Erkenntnisse können dazu führen, dass sich die mögliche Ausgleichsverpflichtung erhöhen oder vermindern kann.

Bezüglich der bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart hatten sich die Porsche SE und die Volkswagen AG im Rahmen der Grundlagenvereinbarung wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) hatten sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen sich in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart ergebende steuerliche Belastungen (z. B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Hätten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, hätte sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche SE der für die Übertragung des verbleibenden 50,1 %igen Anteils an der Porsche Holding Stuttgart von der Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile erhöht. Diese Regelung wurde im Rahmen des Einbringungsvertrags dahingehend übernommen, dass die Porsche SE in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile aus einer infolge der Einbringung entstehenden Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG hat. Im Rahmen der Einbringung wurde zudem vereinbart, dass die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart sowie deren Tochterunternehmen von Steuern freistellt, sofern es durch von der Porsche SE vorgenommene oder unterlassene Maßnahmen bei oder nach Umsetzung der Einbringung zu einer Nachversteuerung 2012 bei diesen Gesellschaften kommen sollte. Auch in diesem Fall hat die Porsche SE einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile, die sich bei einem derartigen Vorgang auf Ebene der Volkswagen AG oder einem ihrer Tochterunternehmen ergeben.

Im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden weitere Verträge geschlossen und Erklärungen abgegeben, dazu zählen im Wesentlichen:

- Die Porsche SE stellt ihre eingebrachten Tochterunternehmen, die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG sowie deren Tochterunternehmen von bestimmten Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Option auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei ihr anfallenden Steuern frei. Darüber hinaus wird die Porsche Holding Stuttgart hälftig von infolge der Verschmelzung ausgelösten Grunderwerbsteuern und sonstigen Kosten freigestellt.
- Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 4. Januar 2021 am 31. Dezember 2020 über 20,00 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Darüber hinaus wurde – wie oben dargestellt – von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 beschlossen, dass das Land Niedersachsen zwei Mitglieder des Aufsichtsrates bestellen darf (Entsendungsrecht).

Die folgenden Tabellen zeigen das Lieferungs- und Leistungsvolumen sowie ausstehende Forderungen und Verpflichtungen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und nahestehenden Personen und Unternehmen:

NAHESTEHENDE PERSONEN UND UNTERNEHMEN

	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
Mio. €	2020	2019	2020	2019
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	5	5	0	1
Aufsichtsräte	4	5	1	1
Vorstandsmitglieder	0	0	0	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	872	1.243	1.160	1.597
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	17.660	16.627	632	646
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	230	181	1.332	1.312
Versorgungspläne	1	1	1	3
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	0	0	1	1
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	11	10	4	4

	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHLIESSLICH VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
Mio. €	31.12.2020	31.12.2019	31.12.2020	31.12.2019
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	4	4	0	0
Aufsichtsräte	0	0	167	170
Vorstandsmitglieder	0	0	31	60[1]
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.164	1.497	1.477	1.667
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	12.207	12.953	2.250	2.683
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	397	326	951	1.063
Versorgungspläne	1	1	–	–
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	0	0	198	264
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	25	1	2	0

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und Assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 3.098 Mio. € (Vorjahr: 3.679 Mio. €) und an die Porsche SE gezahlte Dividenden in Höhe von 756 Mio. € (Vorjahr: 753 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 8.534 Mio. € (Vorjahr: 8.290 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.349 Mio. € (Vorjahr: 4.375 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 642 Mio. € (Vorjahr: 938 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 190 Mio. € (Vorjahr: 188 Mio. €).

Die ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 24 Mio. € (Vorjahr: 56 Mio. €) wertberichtigt. Im Geschäftsjahr fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 14 Mio. € (Vorjahr: 37 Mio. €) an.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 354 Mio. € (Vorjahr: 322 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 505 Mio. € (Vorjahr: 668 Mio. €) getätigt.

Die Entwicklung der erbrachten und empfangenen Lieferungen und Leistungen an beziehungsweise von Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen ist im Wesentlichen auf Lieferbeziehungen mit den chinesischen Joint Ventures zurückzuführen.

Die Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsräten und sonstigen nahestehenden Personen beinhalten wie im Vorjahr im Wesentlichen verzinsliche Bankguthaben von Aufsichtsräten und sonstigen nahestehenden Personen, die zu marktüblichen Konditionen bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns angelegt wurden.

Die Verpflichtungen gegenüber dem Vorstand enthalten ausstehende Salden für den Jahresbonus sowie die Fair Values der den Vorstandsmitgliedern gewährten Performance Shares in Höhe von 24,2 Mio. € (Vorjahr: 50,1 Mio. €).

Über die oben genannten Werte hinaus sind für Vorstand und Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns folgende Aufwendungen für die im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

€	2020	2019
Kurzfristig fällige Leistungen	30.682.893	36.307.352
Leistungen auf Basis von Performance Shares und virtuellen Aktien	6.570.097	19.606.328
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (nur Dienstzeitaufwand)	7.248.486	12.901.219
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	11.577.039	10.100.271
	56.078.514	**78.915.169**

Die Leistungen auf Basis von Performance Shares enthalten die Aufwendungen für die den Vorstandsmitgliedern im Rahmen des ab 2017 geltenden Vergütungssystems gewährten Performance Shares in Höhe von 6,6 Mio. € (Vorjahr: 19,5 Mio. €).

Im Geschäftsjahr 2020 wurde für die virtuellen Aktien aufgrund der Aktienkursentwicklung bis zum Abrechnungszeitpunkt ein Aufwand in Höhe von – Mio. € (Vorjahr: ein Aufwand in Höhe von 0,1 Mio. €) erfasst.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder. Die Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Zahlungen an Herrn Sommer, der am 30. Juni 2020 vorzeitig aus dem Vorstand ausgeschieden ist und an Herrn Renschler, der am 15. Juli 2020 aus dem Vorstand vorzeitig ausgeschieden ist.

Angaben zu den Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands sowie weitergehende Erläuterungen zur Vergütung des Vorstands und des Aufsichtsrats finden sich in der Angabe „Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats“ sowie im Vergütungsbericht innerhalb des Lageberichts.

47. Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 13. November 2020 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Volkswagen AG auf der Homepage www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/corporate-governance/declaration-of-conformity.html dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE haben im Dezember 2020 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE haben im Dezember 2020 gemäß § 161 AktG ihre jährliche Entsprechenserklärung abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.corporate.man.eu/de/investor-relations/corporate-governance/corporate-governance-bei-man/Corporate-Governance-bei-MAN.html dauerhaft zugänglich gemacht.

48. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

€	2020	2019
Bezüge des Vorstands		
Erfolgsunabhängige Vergütungsbestandteile	18.578.569	13.332.515
Erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile	6.903.129	17.647.682
Komponente mit langfristiger Anreizwirkung	12.746.420	14.414.075
	38.228.118	**45.394.271**
Bezüge des Aufsichtsrats		
Erfolgsunabhängige Vergütungsbestandteile	4.770.194	4.547.188
Erfolgsabhängige Vergütungsbestandteile	571.002	779.967
	5.341.196	**5.327.155**

ERFOLGSUNABHÄNGIGE VERGÜTUNG DES VORSTANDS

Die erfolgsunabhängige Vergütung des Vorstands setzt sich aus einer Festvergütung und Nebenleistungen zusammen. Daneben wurde Herrn Duesmann eine Kompensation von verlorengegangenen Ansprüchen aufgrund des Arbeitgeberwechsels in Höhe von 7,3 Mio. € gewährt. Die Nebenleistungen resultieren aus der Gewährung von Sachbezügen. Dazu gehören insbesondere die Überlassung von Betriebsmitteln, zum Beispiel Dienstwagen, sowie die Übernahme von Versicherungsprämien. Steuern, die auf diese Sachbezüge entfallen, wurden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen.

ERFOLGSABHÄNGIGE VERGÜTUNG UND KOMPONENTE MIT LANGFRISTIGER ANREIZWIRKUNG DES VORSTANDS

Die erfolgsabhängige Vergütung beinhaltet den Jahresbonus mit einjährigem Bemessungszeitraum. Die Komponente mit langfristiger Anreizwirkung enthält den Long Term Incentive (LTI) in Form eines sogenannten Performance-Share-Plans mit zukunftsbezogener dreijähriger Laufzeit. Zu den Details des Performance-Share-Plans für die Mitglieder des Vorstands wird auf die Angabe „Leistungen auf Basis von Performance Shares und virtuellen Aktien (aktienbasierte Vergütung)" verwiesen.

Die den Mitgliedern des Vorstands im Rahmen des Performance-Share-Plans gewährten Vorschüsse belaufen sich zum 31. Dezember 2020 auf 6,5 Mio. € (Vorjahr: 12,3 Mio. €). Im Geschäftsjahr wurden insgesamt 4,3 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) der den Vorstandsmitgliedern gezahlten Vorschüsse mit der Auszahlung des Performance-Share-Plans verrechnet.

BEZÜGE DES AUFSICHTSRATS

Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG besteht ausschließlich aus erfolgsunabhängigen Vergütungsbestandteilen. Die Vergütung für Aufsichtsratstätigkeiten bei Tochterunternehmen besteht teilweise aus erfolgsunabhängigen und erfolgsabhängigen Komponenten.

PENSIONSANSPRÜCHE UND LEISTUNGEN AN AUSGESCHIEDENE MITGLIEDER DES VORSTANDS

Am 31. Dezember 2020 betrugen die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands 36,6 Mio. € (Vorjahr: 60,5 Mio. €). Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog der Dynamisierung des höchsten Tarifgehalts, sofern die Anwendung des § 16 BetrAVG nicht zu einer stärkeren Anhebung führt.

Den früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen wurden 35,9 Mio. € (Vorjahr angepasst: 14,5 Mio. €) gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 396,3 Mio. € (Vorjahr: 373,7 Mio. €).

Im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden aus dem Vorstand zum 31. März 2020 wurden Herrn Schot folgende Beträge gewährt:

- eine erfolgsunabhängige Komponente in Höhe von 2,4 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €),
- eine erfolgsabhängige Komponente in Höhe von 3,8 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) sowie
- eine Komponente mit langfristiger Anreizwirkung in Höhe von 3,0 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €).

Im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden aus dem Vorstand zum 30. Juni 2020 wurde Herrn Sommer eine erfolgsunabhängige Komponente in Höhe von 1,5 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) gewährt.

Im Zusammenhang mit seinem Ausscheiden aus dem Vorstand zum 15. Juli 2020 wurde Herrn Renschler eine erfolgsunabhängige Komponente in Höhe von 10,1 Mio. € (Vorjahr: – Mio. €) gewährt.

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht innerhalb des Konzernlageberichts erläutert. Dort findet sich auch eine ausführliche Würdigung der einzelnen Vergütungskomponenten inklusive des LTI in Form des sogenannten Performance-Share-Plans.

Wolfsburg, 16. Februar 2021

Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Wolfsburg, 16. Februar 2021

Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Herbert Diess

Murat Aksel

Oliver Blume

Markus Duesmann

Gunnar Kilian

Thomas Schmall-von Westerholt

Hiltrud Dorothea Werner

Frank Witter

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben den Konzernabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2020, der Konzern-Eigenkapitalveränderungsrechnung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 geprüft. Die in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Konzernlageberichts sowie die dort aufgeführten Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernlagebericht verwiesen wird, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2020 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 und

- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der in der Anlage zum Bestätigungsvermerk genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

GRUNDLAGE FÜR DIE PRÜFUNGSURTEILE

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung

mit diesen Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

BESONDERS WICHTIGE PRÜFUNGSSACHVERHALTE IN DER PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2020 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

1. Bilanzielle Behandlung der Risikovorsorgen für die Dieselthematik

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Sachverhalt

Aufgrund von Hinweisen auf Unregelmäßigkeiten bei Abgasemissionen von Dieselmotoren in bestimmten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns leiteten Regierungsbehörden zahlreicher Länder (insbesondere in Europa, den USA und Kanada) in den vergangenen Jahren Untersuchungen ein, die noch nicht vollumfänglich abgeschlossen sind.

Als Ergebnis eigener und behördlicher Feststellungen wurden vom Volkswagen Konzern für die betroffenen Fahrzeuge in den verschiedenen Ländern teils unterschiedliche Maßnahmen durchgeführt, die Hard- und Softwaremaßnahmen, Fahrzeugrückkäufe, die frühzeitige Beendigung von Leasingverhältnissen sowie teilweise Ausgleichszahlungen an Fahrzeughalter umfassen. Die Hard- und Softwaremaßnahmen sind zum Bilanzstichtag weitestgehend abgeschlossen. Die Risikovorsorgen für die Dieselthematik umfassen im Wesentlichen Rückstellungen aus strafrechtlichen, behördlichen und zivilrechtlichen Verfahren. Darüber hinaus bestehen rechtliche Risiken aus weiteren strafrechtlichen und behördlichen Verfahren sowie zivilrechtlichen Klagen insbesondere von Kunden und Wertpapierinhabern.

Die zum 31. Dezember 2020 gebildeten Rückstellungen und die im Konzernanhang ausgewiesenen Eventualverbindlichkeiten unterliegen infolge der fortlaufenden umfangreichen strafrechtlichen und behördlichen Ermittlungen und Verfahren, der Komplexität der verschiedenen Sachverhalte und der Entwicklung der Rechtsprechung sowie der Marktbedingungen für gebrauchte Dieselfahrzeuge einem erheblichen Schätzrisiko. Ob und in welcher Höhe für die rechtlichen Risiken aus der Dieselthematik Rückstellungen zu bilden oder Eventualverbindlichkeiten anzugeben sind, ist dabei in hohem Maße durch die Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter beeinflusst. Wie im Konzernanhang im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“ und im Konzern-Lagebericht im Abschnitt „Prognose-, Risiko- und Chancenbericht“ dargestellt, haben die gesetzlichen Vertreter bei ihren Einschätzungen und Annahmen insbesondere berücksichtigt, dass die bisherigen Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten Maßnahmen zur Aufklärung der Dieselthematik unverändert keine Bestätigung dafür gegeben haben, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft vor Sommer 2015 Kenntnis von einer bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten.

Aufgrund der betragsmäßigen Bedeutung der bilanziellen Vorsorgen sowie des Umfangs der Annahmen und Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Zur Beurteilung des Ansatzes sowie der Bewertung der Rückstellungen für Rechtsrisiken und des Ausweises von Eventualverbindlichkeiten aus Rechtsrisiken infolge der Dieselthematik haben wir im Rahmen einer risikoorientierten Auswahl bedeutsamer Vorgänge neben vorliegenden behördlichen Bescheiden und gerichtlichen Urteilen insbesondere Arbeitsergebnisse und Stellungnahmen von Experten, die durch die gesetzlichen Vertreter des Volkswagen Konzerns beauftragt wurden, gewürdigt. Darüber hinaus haben wir unter Einbindung eigener Rechts- und Forensik-Experten regelmäßig Gespräche mit der internen Rechtsabteilung sowie den von den gesetzlichen Vertretern des Volkswagen Konzerns beauftragten externen Rechtsanwälten geführt, um uns die aktuellen Entwicklungen und Gründe, die zu den Einschätzungen bezüglich der laufenden Verfahren geführt haben, erläutern zu lassen. Erhaltene externe Rechtsanwaltsbestätigungen haben wir mit der von den gesetzlichen

Vertretern getroffenen Risikoeinschätzung abgeglichen. Zur Beurteilung der Vollständigkeit der Rückstellungen erfolgte darüber hinaus auch eine regelmäßige Durchsicht öffentlich verfügbarer Informationen, wie z.B. Medienberichterstattung.

Wir haben zudem das Mengen- und Wertgerüst der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten für einzelne Sachverhalte anhand eingegangener Klageschriften, geschlossener Vergleiche und ergangener Urteile stichprobenartig überprüft. Weiterhin haben wir in Bezug auf das Wertgerüst, soweit beobachtbar, die aktuellen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter mit Erfahrungswerten der Vergangenheit abgeglichen. Für wesentliche Zuführungen zu den Rückstellungen haben wir untersucht, inwieweit diese auf neuen Sachverhalten bzw. auf Änderungen in den Schätzparametern beruhen und hierzu entsprechende Nachweise eingeholt. Zur Analyse wesentlicher Inanspruchnahmen der Rückstellungen haben wir in Stichproben untersucht, ob diese auf abgeschlossenen Vergleichen bzw. ergangenen Urteilen beruhen und entsprechende Zahlungen geleistet wurden.

Weiterhin wurden die eingeleiteten Untersuchungen hinsichtlich des zeitlichen Informationsstandes ehemaliger und jetziger Vorstandsmitglieder zur Dieselthematik durch Befragungen der gesetzlichen Vertreter sowie der mit der Durchführung der Untersuchung beauftragten externen Anwaltskanzleien unter Einbeziehung eigener Forensik-Experten nachvollzogen und gewürdigt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der bilanziellen Behandlung der Risikovorsorgen für die Dieselthematik ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik einschließlich der Ausführungen zu den zugrundeliegenden Ursachen, zur Kenntnislage von Vorstandsmitgliedern sowie zu den Auswirkungen auf diesen Abschluss sind in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse“ sowie „Rechtsstreitigkeiten“ des Konzernanhangs und im Abschnitt „Risiko- und Chancenbericht“, dort im Unterabschnitt „Rechtsrisiken“, des Konzern-Lageberichts enthalten.

2. Werthaltigkeit der Goodwills und der erworbenen Markennamen

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Das Ergebnis der Ermittlung eines möglichen Wertminderungsbedarfs der Goodwills und der erworbenen Markennamen im Rahmen der vorgenommenen Wertminderungstests ist in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird grundsätzlich auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt.

Die COVID-19-Pandemie hat sich aufgrund des weltweiten Nachfragerückgangs sowie der temporären Produktionsunterbrechungen negativ auf die Zahlungsmittelzuflüsse des Volkswagen Konzerns sowie seiner Marken ausgewirkt. Auch für die Folgejahre gehen die gesetzlichen Vertreter des Volkswagen Konzerns von einer Beeinträchtigung der Zahlungsmittelzuflüsse aus.

Weiterhin bestehen Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter in der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten für Zwecke der Wertminderungstests, der Festlegung der jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze sowie der angenommenen langfristigen Wachstumsraten.

Vor diesem Hintergrund, der Wesentlichkeit der Goodwills und der erworbenen Markennamen in Relation zur Bilanzsumme, der der Bewertung zugrundeliegenden Komplexität sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume war der Wertminderungstest für die Goodwills und die erworbenen Markennamen im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Durchführung der Wertminderungstests vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen des IAS 36 unter Einbindung von Bewertungsexperten beurteilt. Dabei haben wir die rechnerische Richtigkeit der verwendeten Bewertungsmodelle nachvollzogen.

Wir haben auf Basis des internen Berichtswesens des Volkswagen Konzerns beurteilt, ob für die erworbenen Markennamen die Marken die niedrigste Ebene innerhalb des Volkswagen Konzerns darstellen, die unabhängig voneinander Zahlungsmittelzuflüsse generieren, und ob die Goodwills für interne Managementzwecke auf Ebene der Marken überwacht werden.

Den im Volkswagen Konzern eingerichteten Planungsprozess haben wir analysiert und die im Planungsprozess implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Effektivität beurteilt. Als Ausgangspunkt haben wir die von den gesetzlichen Vertretern erstellte und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommene operative Fünf-Jahresplanung des Volkswagen Konzerns mit den Planwerten in den zugrunde liegenden Wertminderungstests abgeglichen. Die wesentlichen Prämissen der Planung für ausgewählte Marken, welchen wesentliche Goodwills sowie erworbene Markennamen zugeordnet sind, haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen sowie zur Beurteilung der Planungsgenauigkeit einen Abgleich mit den in der Vergangenheit realisierten Ergebnissen und Zahlungsmittelzuflüssen durchgeführt. Bei unserer Plausibilisierung der Inputdaten der Wertminderungstests haben wir uns unter anderem auf einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen gestützt, die den erwarteten Zahlungsmittelzuflüssen zugrunde liegen. Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Entwicklung der Zahlungsmittelzuflüsse der einzelnen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen und mit aktuellen Markterwartungen verglichen. Im Hinblick auf die Überleitung der Mittelfristplanung in die Langfristplanung haben wir die Plausibilität der angenommenen Wachstumsraten durch Abgleich mit beobachtbaren Daten beurteilt.

Zur Beurteilung der verwendeten Diskontierungszinssätze und Wachstumsraten haben wir die bei deren Bestimmung herangezogenen Parameter anhand von öffentlich verfügbaren Informationen analysiert und die Ermittlung im Hinblick auf die sich dafür ergebenden Anforderungen des IAS 36 methodisch nachvollzogen.

Ferner haben wir die Sensitivitätsanalysen der gesetzlichen Vertreter beurteilt, um ein mögliches Wertminderungsrisiko bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen der Bewertung einschätzen zu können.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Werthaltigkeit der Goodwills und der erworbenen Markennamen keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der Goodwills und der erworbenen Markennamen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu den Immateriellen Vermögenswerten. Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit sowie zu den Angaben zu den Goodwills und zu den erworbenen Markennamen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“, „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 12 „Immaterielle Vermögenswerte“.

3. Ansatz und Werthaltigkeit von Entwicklungskosten

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Wesentliche Voraussetzungen für einen Ansatz von Entwicklungskosten als Vermögenswerte sind die Umsetzbarkeit der Entwicklungsprojekte (u.a. die Möglichkeit der technischen Realisierung, die Absicht zur Fertigstellung sowie die Fähigkeit zur Nutzung) sowie die erwartete Erzielung eines künftigen wirtschaftlichen Nutzens. Aufgrund der technologischen Transformation des Volkswagen Konzerns und damit verbundenen neuen Entwicklungsbereichen (u.a. hohen Investitionen in Elektromobilität, Software und autonomes Fahren) steigt die Komplexität von Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Die Beurteilung der Projektumsetzbarkeit spielt in diesem Zusammenhang eine zunehmende Rolle und ist mit erhöhten Ermessensspielräumen behaftet.

Solange noch keine planmäßige Abschreibung der aktivierten Entwicklungskosten erfolgt, sind diese mindestens einmal jährlich als Teil der zugehörigen zahlungsmittelgenerierenden Einheit einem Wertminderungstest auf Ebene der als zahlungsmittelgenerierende Einheiten definierten Marken zu unterziehen. Die Annahme

der Erzielung künftigen wirtschaftlichen Nutzens sowie das Ergebnis der Überprüfung der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten im Rahmen der vorgenommenen Analysen und Wertminderungstests ist in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird grundsätzlich auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt. Die COVID-19-Pandemie hat sich aufgrund des weltweiten Nachfragerückgangs sowie der temporären Produktionsunterbrechungen negativ auf die Zahlungsmittelzuflüsse des Volkswagen Konzerns sowie seiner Marken ausgewirkt. Auch für die Folgejahre gehen die gesetzlichen Vertreter des Volkswagen Konzerns von einer Beeinträchtigung der Zahlungsmittelzuflüsse aus.

Vor diesem Hintergrund, der Wesentlichkeit der aktivierten Entwicklungskosten in Relation zur Bilanzsumme, der Höhe der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen insgesamt sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume waren der Ansatz von Entwicklungskosten sowie der Wertminderungstest im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den Prozess zur Abgrenzung der Forschungs- von den Entwicklungskosten, insbesondere im Hinblick auf die Aktivierungsvoraussetzungen, gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir prozessbezogene Kontrollen getestet, analytische Prüfungshandlungen wie Vergleiche von Projektbudgets und Aktivierungsquoten durchgeführt und Unterlagen zur Dokumentation der Projektumsetzbarkeit eingesehen. Außerdem haben wir das Aktivierungskriterium des künftigen wirtschaftlichen Nutzens auf der Basis der Annahmen hinsichtlich der Zahlungsmittelzuflüsse der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der die aktivierten Entwicklungsleistungen zugeordnet werden, gewürdigt.

Darüber hinaus haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Bestimmung der relevanten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und zur Durchführung der Wertminderungstests vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen des IAS 36 unter Einbindung von Bewertungsexperten beurteilt. Dabei haben wir die rechnerische Richtigkeit der verwendeten Bewertungsmodelle nachvollzogen, den im Volkswagen Konzern eingerichteten Planungsprozess analysiert und die im Planungsprozess implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Effektivität beurteilt.

Die wesentlichen Prämissen der Planung für die von uns im Rahmen einer Stichprobe ausgewählten Marken mit wesentlichen aktivierten Entwicklungskosten haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen sowie zur Beurteilung der Planungsgenauigkeit einen Abgleich mit den in der Vergangenheit realisierten Ergebnissen und Zahlungsmittelzuflüssen durchgeführt. Bei unserer Plausibilisierung der Inputdaten der Wertminderungstests haben wir uns unter anderem auf einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen gestützt, die den erwarteten Zahlungsmittelzuflüssen zugrunde liegen. Die Auswirkungen der COVID-19-Pandemie auf die Entwicklung der Zahlungsmittelzuflüsse der einzelnen zahlungsmittelgenerierenden Einheiten haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen und mit aktuellen Markterwartungen verglichen. Weiterhin haben wir die bei der Bestimmung der verwendeten Diskontierungszinssätze herangezogenen Parameter anhand von öffentlich verfügbaren Informationen analysiert und die Berechnung im Hinblick auf die sich dafür ergebenden Anforderungen des IAS 36 nachvollzogen.

Ferner haben wir die Sensitivitätsanalysen der gesetzlichen Vertreter beurteilt, um ein mögliches Wertminderungsrisiko bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen der Bewertung einschätzen zu können.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich des Ansatzes und der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der für die aktivierten Entwicklungskosten angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu den Immateriellen Vermögenswerten. Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit sowie zu den Angaben zu den aktivierten Entwicklungskosten verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“, „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 12 „Immaterielle Vermögenswerte“.

4. Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Ermittlung der Verpflichtungen aus Gewährleistungsansprüchen erfolgt auf der Basis des geschätzten Schadensverlaufs auf der Ebene einzelner Modelle und Modelljahre unter Zugrundelegung der bisherigen Schadensfälle, einschließlich ihrer Art, ihrer Häufigkeit und der Kosten für ihre Beseitigung sowie unter Berücksichtigung des historischen und erwarteten Kulanzverhaltens. Sofern außergewöhnliche technische Einzelrisiken erwartet werden, erfolgt eine gesonderte Einschätzung, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang Maßnahmen zu ihrer Behebung notwendig sind und entsprechende Rückstellungen gebildet werden müssen.

Die Höhe der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen ist insgesamt bedeutsam. Darüber hinaus ergeben sich neben allgemeinen Ermessensspielräumen in der Auswahl der Bewertungsverfahren sowie der Einschätzung der Verpflichtungen zunehmend Schätzunsicherheiten aufgrund der zunehmenden Markteinführung von Hybrid- und batterieelektrischen Fahrzeugen mit geringen Erfahrungswerten in Bezug auf deren Schadensanfälligkeiten. Vor dem Hintergrund der Höhe des Rückstellungsbetrags und der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume war die Vollständigkeit und Bewertung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Hinsichtlich der Bilanzierung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen haben wir uns mit den zugrunde liegenden Prozessen zur Erfassung der bisherigen Schadensfälle, zur Ermittlung und Bewertung des geschätzten zukünftigen Schadensverlaufes sowie zur Bildung der Rückstellungen befasst und Kontrollen getestet.

Vor dem Hintergrund der Unsicherheit in Bezug auf den geschätzten zukünftigen Schadensverlauf haben wir die zugrundeliegenden Bewertungsannahmen, insbesondere zu den erwarteten Schadensraten pro Fahrzeug und deren Kosten, mit Hilfe von Analysen auf der Basis von Vergangenheitsdaten beurteilt. Im Falle fehlender Erfahrungswerte wurden die zu Grunde liegenden Annahmen der gesetzlichen Vertreter nachvollzogen und auf Basis von Vergangenheitsdaten für vergleichbare Sachverhalte plausibilisiert. Anhand der aus diesen Vergangenheitsdaten abgeleiteten Berechnungsgrundlagen haben wir die für die erwarteten Schadensfälle je Fahrzeug geschätzten Kosten nachvollzogen. Zur Beurteilung der Vollständigkeit der Rückstellungen haben wir darüber hinaus die für die Rückstellungsbildung zugrunde gelegte Anzahl der verkauften Fahrzeuge mit den Absatzmengen abgestimmt. Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir, einschließlich der Abzinsung, methodisch und rechnerisch nachvollzogen.

Für wesentliche technische Einzelrisiken haben wir deren erwartete Schadenshäufigkeiten sowie die Ermittlung der erwarteten Kosten je Fall bzw. Fahrzeug auf der Grundlage von Dokumentationen über bisherige Schadensfälle, der Einsicht in Beschlüsse technischer Gremien und von Erörterungen mit den zuständigen Abteilungen beurteilt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den im Rahmen der Bilanzierung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ sowie „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen“.

5. Ermittlung der erwarteten Restwerte der vermieteten Vermögenswerte (Leasingvermögen) im Rahmen des Werthaltigkeitstests

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

In den vermieteten Vermögenswerten (Leasingvermögen) werden Kraftfahrzeuge aus laufenden Leasingverträgen ausgewiesen. Hinsichtlich dieser Fahrzeuge besteht ein Wertminderungsrisiko, das primär von der Höhe des zum Leasingende erwarteten Restwerts abhängig ist. Die Ermittlung der erwarteten Restwerte dieser Kraftfahrzeuge ist ein wesentlicher Bereich, der mit Schätzunsicherheiten behaftet ist und in dem die gesetzlichen Vertreter der Volkswagen Financial Services AG Ermessensentscheidungen treffen.

Der erwartete Restwert wird im Rahmen des Werthaltigkeitstest vierteljährlich mittels interner und externer Vermarktungsergebnisse sowie auf Basis von Schätzungen bezüglich zukünftiger Marktpreisentwicklungen überprüft.

Vor dem Hintergrund der bestehenden Schätzunsicherheit, der Ermessensspielräume bei der Ermittlung der Restwerte sowie der betragsmäßig großen Bedeutung im Rahmen des Wertminderungstestes ist die Ermittlung der erwarteten Restwerte im Rahmen unserer Prüfung ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt. Aufgrund der nicht abschließend beurteilbaren Auswirkungen der weltweiten COVID-19-Pandemie sind die Schätzunsicherheiten im Rahmen der Ermittlung der erwarteten Restwerte nochmals deutlich erhöht.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den von den gesetzlichen Vertretern der Volkswagen Financial Services AG implementierten Prozess zur Überwachung und Ermittlung der Restwerte auf mögliche Fehlerrisiken analysiert und uns ein Verständnis über die Prozessschritte und Kontrollen verschafft. Darauf aufbauend haben wir die implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Wirksamkeit in Bezug auf die Ermittlung der erwarteten Restwerte getestet. Zur Beurteilung des für die Ermittlung der Restwerte verwendeten Prognosemodells haben wir auf Basis der Modellkonzeption das Validierungskonzept gewürdigt und die durchgeführten Validierungshandlungen bzw. deren Backtestingergebnisse dahingehend analysiert, ob Anpassungsbedarf identifiziert wurde bzw. ob eine auffällige Anzahl von Ausreißern vorgelegen hat. Des Weiteren haben wir beurteilt, ob die dem Prognosemodell zu Grunde liegenden Modellannahmen sowie die verwendeten Parameter für die Ermittlung der erwarteten Restwerte nachvollziehbar dokumentiert sind. Wir haben Nachweise über die verwendeten wesentlichen Ausgangsdaten und Annahmen in Bezug auf Alter, Laufleistung und Lebenszyklus der Fahrzeuge zur Ermittlung der Restwerte erlangt und hinsichtlich ihrer Aktualität und Nachvollziehbarkeit untersucht. Die getroffenen Vermarktungsannahmen haben wir dahingehend beurteilt, ob sie mit aktuellen Vermarktungsergebnissen sowie branchenspezifischen und allgemeinen Markterwartungen im Einklang stehen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen gegen die Ermittlung der erwarteten Restwerte der vermieteten Vermögenswerte (Leasingvermögen) im Rahmen des Werthaltigkeitstests ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der für die vermieteten Vermögenswerte angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ zu den vermieteten Vermögenswerten. Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“, „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 14 „Vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien“.

SONSTIGE INFORMATIONEN

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Konzernerklärung zur Unternehmensführung ist, sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in der Anlage genannten Bestandteile des Geschäftsberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Darstellungen ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus Verstößen oder Unrichtigkeiten resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie

einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist bei Verstößen höher als bei Unrichtigkeiten, da Verstöße betrügerisches Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;
- holen wir ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3b HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3b HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der beigefügten Datei VWAG_JFB_Konzern_2020-12-31 enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2020 bis zum 31. Dezember 2020 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten beigefügten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3b HGB unter Beachtung des Entwurfs des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3b HGB (IDW EPS 410) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind zudem verantwortlich für die Einreichung der ESEF-Unterlagen zusammen mit dem Bestätigungsvermerk und dem beigefügten geprüften Konzernabschluss und geprüften Konzernlagebericht sowie weiteren offenzulegenden Unterlagen beim Betreiber des Bundesanzeigers.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen;
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben;
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt;
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen;
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 30. September 2020 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 23. November 2020 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

Verantwortlicher Wirtschaftsprüfer

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Martin Matischiok.

ANLAGE ZUM BESTÄTIGUNGSVERMERK:

1. Nicht inhaltlich geprüfte Bestandteile des Konzernlageberichts

Folgenden Bestandteil des Konzernlageberichts haben wir nicht inhaltlich geprüft:

- die auf der im Konzernlagebericht angegebenen Internetseite veröffentlichte Konzernerklärung zur Unternehmensführung, die Bestandteil des Konzernlageberichts ist.

2. Weitere Sonstige Informationen

Die „Sonstigen Informationen" umfassen die folgenden Bestandteile des Geschäftsberichts, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben:

- An unsere Aktionäre
- Konzernbereiche
- Weitere Informationen
- Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- den gesonderten nichtfinanziellen Bericht

aber nicht der Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Konzernlageberichtsangaben und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

3. Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernlagebericht verwiesen wird

Der Konzernlagebericht enthält weitere Querverweise auf Internetseiten des Konzerns. Die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir nicht inhaltlich geprüft.

Hannover, den 26. Februar 2021

Ernst & Young GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Fünf-Jahres-Übersicht

	2020	2019	2018	2017[1]	2016
Mengendaten (in Tsd.)					
Absatz (Automobile)	**9.157**	**10.956**	**10.900**	**10.777**	**10.391**
im Inland	1.108	1.347	1.236	1.264	1.257
im Ausland	8.049	9.609	9.664	9.513	9.135
Produktion (Automobile)	**8.900**	**10.823**	**11.018**	**10.875**	**10.405**
im Inland	1.633	2.112	2.303	2.579	2.685
im Ausland	7.267	8.712	8.715	8.296	7.720
Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)	**665**	**668**	**656**	**634**	**619**
im Inland	295	295	291	285	280
im Ausland	370	373	365	350	339
Finanzdaten (in Mio. €)					
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatzerlöse	**222.884**	**252.632**	**235.849**	**229.550**	**217.267**
Kosten der Umsatzerlöse	−183.937	−203.490	−189.500	−186.001	−176.270
Bruttoergebnis	**38.947**	**49.142**	**46.350**	**43.549**	**40.997**
Vertriebskosten	−18.407	−20.978	−20.510	−20.859	−22.700
Verwaltungskosten	−9.399	−9.767	−8.819	−8.126	−7.336
Sonstiges betriebliches Ergebnis	−1.466	−1.437	−3.100	−745	−3.858
Operatives Ergebnis	**9.675**	**16.960**	**13.920**	**13.818**	**7.103**
Finanzergebnis	1.991	1.396	1.723	−146	189
Ergebnis vor Steuern	**11.667**	**18.356**	**15.643**	**13.673**	**7.292**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	−2.843	−4.326	−3.489	−2.210	−1.912
Ergebnis nach Steuern	**8.824**	**14.029**	**12.153**	**11.463**	**5.379**
Personalaufwand	**40.516**	**42.913**	**41.158**	**38.950**	**37.017**
Bilanzstruktur (Stand 31.12.)					
Langfristige Vermögenswerte	302.170	300.608	274.620	262.081	254.010
Kurzfristige Vermögenswerte	194.944	187.463	183.536	160.112	155.722
Gesamtvermögen	**497.114**	**488.071**	**458.156**	**422.193**	**409.732**
Eigenkapital	128.783	123.651	117.342	109.077	92.910
davon Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	1.734	1.870	225	229	221
Langfristige Schulden	202.921	196.497	172.846	152.726	139.306
Kurzfristige Schulden	165.410	167.924	167.968	160.389	177.515
Gesamtkapital	**497.114**	**488.071**	**458.156**	**422.193**	**409.732**
Cash-flow laufendes Geschäft	**24.901**	**17.983**	**7.272**	**−1.185**	**9.430**
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	**18.372**	**20.076**	**19.386**	**18.218**	**16.797**
Finanzierungstätigkeit	**7.637**	**−865**	**24.566**	**17.625**	**9.712**

1 Angepasst

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

%	2020	2019	2018	2017[1]	2016
Volkswagen Konzern					
Bruttomarge	17,5	19,5	19,7	19,0	18,9
Personalaufwandsquote	18,2	17,0	17,5	17,0	17,0
Operative Umsatzrendite	4,3	6,7	5,9	6,0	3,3
Umsatzrendite vor Steuern	5,2	7,3	6,6	6,0	3,4
Umsatzrendite nach Steuern	4,0	5,6	5,2	5,0	2,5
Eigenkapitalquote	25,9	25,3	25,6	25,8	22,7
Konzernbereich Automobile[2]					
Absatzveränderung zum Vorjahr[3]	- 16,4	+ 0,5	+ 1,1	+ 3,7	+ 3,8
Umsatzveränderung zum Vorjahr	- 14,3	+ 5,7	+ 2,7	+ 5,3	+ 1,1
Forschungs- und Entwicklungskosten in % der Umsatzerlöse	7,6	6,7	6,8	6,7	7,3
Operative Umsatzrendite	3,7	6,5	5,5	5,7	2,5
EBITDA (in Mio. €)[4]	24.462	29.706	26.707	26.094	18.999
Kapitalrendite (RoI)[5]	6,5	11,2	11,0	12,1	8,2
Cash-flow laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse	13,6	14,5	9,2	6,0	10,9
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse	10,1	9,4	9,4	9,0	8,6
Sachinvestitionen in % der Umsatzerlöse	6,1	6,6	6,6	6,5	6,9
Netto-Liquidität in % der Umsatzerlöse des Konzerns	12,0	8,4	8,2	9,7	12,5
Anlagenintensität[6]	24,7	26,4	23,3	23,7	23,4
Umlaufintensität[7]	15,4	17,0	17,6	16,3	15,9
Umschlagshäufigkeit der Vorräte[8]	4,4	4,8	5,0	5,1	5,5
Eigenkapitalquote	38,1	37,6	37,9	36,9	31,4
Konzernbereich Finanzdienstleistungen					
Wachstum Bilanzsumme	0,7	7,9	11,2	6,0	8,3
Eigenkapitalrendite vor Steuern[9]	8,8	10,8	9,9	9,8	10,8
Eigenkapitalquote	13,2	12,8	12,7	13,7	12,5

1 Angepasst
2 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
3 Inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.
4 Operatives Ergebnis zuzüglich des Saldos aus Zu-/Abschreibungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten, Vermietvermögen, Goodwill und Finanzanlagen gemäß Kapitalflussrechnung.
5 Zur Ermittlung siehe Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ unter der Überschrift Kapitalrendite (RoI) und Wertbeitrag im Berichtsjahr.
6 Sachanlagen zu Gesamtvermögen.
7 Vorräte zu Gesamtvermögen am Bilanzstichtag.
8 Verhältnis der Umsatzerlöse zu durchschnittlichem monatlichen Bestand der Vorräte.
9 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals.

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Berufsfamilien
Zum Beispiel Elektronik, Logistik, Marketing oder Finanzen. Mit der Förderung der Qualifizierung in den Berufsfamilien wird nach und nach eine neue Lehr- und Lernkultur etabliert. Die Fachexperten werden aktiv in die Vermittlung des Fachwissens eingebunden, indem sie ihr Können und Wissen an ihre Kollegen weitergeben.

Big Data
Steht für neuartige Verfahren zur Analyse und Auswertung von Datenmengen, die zu groß und komplex sind, als dass sie mittels manueller oder herkömmlicher Verfahren verarbeitet werden könnten.

Drehscheibenkonzept
Konzept einer flexiblen Fertigung, das es ermöglicht, sowohl innerhalb eines Werkes verschiedene Modelle mit variabler Tagesstückzahl zu produzieren als auch die Tagesstückzahl eines Modells zwischen zwei oder mehreren Werken zu variieren.

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

Hybridantrieb
Antrieb, bei dem zwei verschiedene Typen von Motoren und Energiespeichern kombiniert werden (in der Regel ein Verbrennungs- und ein Elektromotor).

Industrie 4.0
Beschreibt die vierte industrielle Revolution und die konsequente Weiterentwicklung der echtzeitfähigen und intelligenten Vernetzung von Menschen, Objekten und Systemen unter Ausnutzung aller Möglichkeiten der Informationstechnologien über die gesamte Wertschöpfungskette. Intelligente Maschinen, Lagersysteme und Betriebsmittel, die eigenständig Informationen austauschen, Aktionen auslösen und sich gegenseitig steuern, werden technisch in die Produktion und Logistik integriert. Dies ermöglicht eine enorme Wandlungsfähigkeit, Ressourceneffizienz und Ergonomie sowie eine Integration von Kunden und Geschäftspartnern in die Geschäfts- und Wertschöpfungsprozesse.

Liquefied Natural Gas (LNG)
Verflüssigtes Erdgas wird benötigt, um Erdgasmotoren für die Langstrecken von Lastkraftwagen und Bussen nutzen zu können, da nur so die erforderliche Energiedichte erzielt wird.

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.

Modularer Querbaukasten (MQB)
Ausweitung der Modulstrategie auf die Fahrzeugarchitektur für Fahrzeuge mit Anordnung des Motors in Fahrzeugquerrichtung. Durch die modulare Betrachtung werden hohe Synergien zwischen den Fahrzeugen der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, SEAT und ŠKODA erzielt.

Null-Emissions-Fahrzeuge (ZEV)
Fahrzeuge, die beim Betrieb keine schädlichen Emissionen aus Verbrennungsgasen aufweisen. Zu den Null-Emissions-Fahrzeugen zählen beispielsweise reine Elektroautos (BEV) oder Brennstoffzellenfahrzeuge.

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.

Rating
Systematische Bewertung von Unternehmen im Hinblick auf ihre Bonität. Das Rating wird durch Bewertungsstufen ausgedrückt, die die verschiedenen Rating-Agenturen unterschiedlich definieren.

Testverfahren
Bisher wurden Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen der in Europa zugelassenen Fahrzeuge auf einem Rollenprüfstand mit Hilfe des „Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)“ ermittelt. Seit Herbst 2017 wird das bestehende Testverfahren für Abgas und Verbrauch in der EU durch die Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure (WLTP) sukzessive abgelöst. Diese gilt seit Herbst 2017 für neue Fahrzeugtypen und seit Herbst 2018 für alle Neufahrzeuge. Ziel dieses neuen Testzyklus´ ist, CO_2-Emissionen und Verbräuche praxisnäher anzugeben. Eine weitere wichtige europäische Verordnung ist auch die Real Driving Emissions (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, bei der die Emissionen mittels mobiler Abgasmesstechnik zusätzlich auch im realen Straßenverkehr überprüft werden.

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

Ausschüttungsquote
Die Ausschüttungsquote ist die Summe der auf die Stamm- und Vorzugsaktien entfallenden Dividenden im Verhältnis zum Ergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Die Ausschüttungsquote gibt Auskunft über die Verteilung des Ergebnisses.

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.

Dividendenrendite
Als Dividendenrendite wird die Relation aus Dividende für das Berichtsjahr und dem Schlusskurs des letzten Handelstages des Berichtsjahres je Aktiengattung berechnet und zeigt die Rendite je Aktie. Die Dividendenrendite findet insbesondere Verwendung bei der Aktienbewertung und zum Aktienvergleich.

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.

Eigenkapitalrendite vor Steuern
Mit der Eigenkapitalrendite wird das Verhältnis von Gewinn vor Steuern und durchschnittlichem Eigenkapital einer Periode in Prozent dargestellt. Sie ist ein Indikator für die Ertragskraft des Unternehmens und gibt die Verzinsung des Eigenkapitals wieder.

Kurs-Gewinn-Verhältnis
Das Kurs-Gewinn-Verhältnis ergibt sich aus der Division des Jahresendkurses je Aktiengattung durch das Ergebnis je Aktie. Es spiegelt die Ertragskraft je Aktie wider und gibt im Mehrjahresvergleich Auskunft über deren Entwicklung.

Steuerquote
Bei der Steuerquote handelt es sich um das in Prozent angegebene Verhältnis zwischen den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag und dem Gewinn vor Steuern. Die Steuerquote zeigt den Anteil, der vom erwirtschafteten Gewinn als Steuern abzuführen ist.

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.

Termine 2021

FINANZKALENDER

16. März
Jahrespressekonferenz und
Investorenkonferenz der Volkswagen AG

6. Mai
Zwischenbericht Januar – März

29. Juli
Halbjahresfinanzbericht

28. Oktober
Zwischenbericht Januar – September

Impressum

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

Dieser Geschäftsbericht liegt auch in englischer Sprache vor.
Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:
www.volkswagenag.com/ir

INVESTOR RELATIONS
Volkswagen AG
Investor Relations, Brieffach 1849
38436 Wolfsburg, Deutschland
E-Mail investor.relations@volkswagen.de
Internet www.volkswagenag.com/ir

KONZEPT, DESIGN UND REALISATION
C3 Creative Code and Content GmbH

FINANZTEIL
Inhouse produziert mit firesys

FOTOGRAFIE
Volkswagen AG

158.809.599.00