

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 CO₂-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, Koks, Kohle, 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 Modellneuhheiten 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 vollverbundener 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 CO₂-Bilanz unserer Fahrzeugflotte und die Konzentration auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente. Zusätzlich arbeiten wir mit der fortlaufenden Entwicklung neuer Technologien und unserer Baukästen daran, die Vorteile unseres Mehrmarkenkonzerns noch gezielter zu nutzen. 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.