

The background of the entire page is a light blue gradient. Overlaid on this is a complex, abstract geometric pattern of thin white lines. These lines radiate from a central point and connect to various other points, creating a series of irregular, overlapping triangles and polygons. The pattern is most dense in the upper half and becomes sparser towards the bottom.

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Halbjahres- finanzbericht

JANUAR – JUNI 2018

- 1 Wesentliche Fakten
- 2 Wichtige Ereignisse

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

- 29 Gewinn- und Verlustrechnung
- 30 Gesamtergebnisrechnung
- 33 Bilanz
- 34 Eigenkapitalentwicklung
- 36 Kapitalflussrechnung
- 37 Anhang
- 65 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
- 66 Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	2. QUARTAL			1. HALBJAHR		
	2018	2017 ¹	%	2018	2017 ¹	%
Mengendaten² in Tsd.						
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	2.839	2.660	+6,7	5.519	5.155	+7,1
Absatz (Fahrzeuge)	2.807	2.660	+5,5	5.575	5.270	+5,8
Produktion (Fahrzeuge)	3.059	2.696	+13,5	5.786	5.433	+6,5
Belegschaft (am 30.06.2018/31.12.2017)				649,7	642,3	+1,2
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €						
Umsatzerlöse	61.149	59.152	+3,4	119.377	115.349	+3,5
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	5.583	4.549	+22,7	9.794	8.916	+9,8
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	9,1	7,7		8,2	7,7	
Sondereinflüsse	-1.635	-	x	-1.635	-	x
Operatives Ergebnis	3.948	4.549	-13,2	8.160	8.916	-8,5
Operative Umsatzrendite (%)	6,5	7,7		6,8	7,7	
Ergebnis vor Steuern	4.495	4.207	+6,8	8.972	8.799	+2,0
Umsatzrendite vor Steuern (%)	7,4	7,1		7,5	7,6	
Ergebnis nach Steuern	3.313	3.101	+6,8	6.613	6.474	+2,1
Konzernbereich Automobile³						
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	3.391	3.389	+0,0	6.747	6.759	-0,2
F&E-Quote (%)	6,5	6,7		6,6	6,9	
Cash-flow laufendes Geschäft	4.753	1.198	x	10.208	2.033	x
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ⁴	3.844	3.411	+12,7	6.862	6.829	+0,5
davon: Sachinvestitionen	2.481	2.319	+7,0	4.398	4.159	+5,8
Sachinvestitionsquote (%)	4,8	4,6		4,3	4,2	
Netto-Cash-flow	909	-2.213	x	3.346	-4.795	x
Netto-Liquidität am 30.06.				26.298	23.745	+10,7

1 Angepasst

2 Mengendaten inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund statistischer Fortschreibung aktualisiert.

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

4 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 2. Quartal 3.702 (3.692) Mio. €, 1. Halbjahr 6.782 (6.853) Mio. €.

Wesentliche Fakten

- › Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns liegen mit 5,5 (5,2) Mio. Fahrzeugen über Vorjahr; Zuwächse insbesondere in Europa, Südamerika und Asien-Pazifik
- › Umsatzerlöse des Konzerns übertreffen mit 119,4 Mrd. € den Vorjahreswert volumenbedingt um 3,5 %; Effekte aus Wechselkursen wie erwartet negativ
- › Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen um 0,9 Mrd. € auf 9,8 Mrd. € verbessert
- › Operatives Ergebnis beträgt 8,2 (8,9) Mrd. €; negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik (–1,6 Mrd. €) wirken belastend
- › Ergebnis vor Steuern steigt um 0,2 Mrd. € auf 9,0 Mrd. €
- › Netto-Cash-flow des Automobilbereichs mit 3,3 (–4,8) Mrd. € höher als ein Jahr zuvor, deutlich geringere Mittelabflüsse aus der Dieseldematik; Sachinvestitionsquote beträgt 4,3 (4,2) %
- › Netto-Liquidität im Automobilbereich beläuft sich auf 26,3 Mrd. €; Kapitalausstattung durch erfolgreiche Platzierung einer Hybridanleihe gestärkt
- › Begeisternde Produkte:
 - Volkswagen Pkw setzt in China mit der neuen Generation des Lavalda und dem CC die Produktoffensive fort
 - Audi zeigt mit dem Q8 erstmals das neue Gesicht der Q-Familie; in China debütiert der Q5L, der erste SUV der Marke mit langem Radstand
 - ŠKODA stellt in China den City-SUV Kamiq vor
 - Bentley präsentiert den Bentayga mit kraftvollem V8-Biturbo
 - Porsches Elektro-Sportler Mission E wird unter dem Namen Taycan an den Start gehen
 - Volkswagen Nutzfahrzeuge feiert 500.000 produzierte Fahrzeuge der aktuellen T-Baureihe
 - Scania und MAN zeigen auf der IFAT ihre flexiblen und wirtschaftlichen Fahrzeuge für den Einsatz in Kommunen

Wichtige Ereignisse

MESSEN UND VERANSTALTUNGEN

Die Marken des Volkswagen Konzerns stellten im zweiten Quartal 2018 auf zahlreichen Messen und Veranstaltungen beeindruckende neue Produkte vor.

Auto China 2018

Volkswagen setzt die Produkt- und Technologieoffensive auf seinem wichtigsten Markt konsequent fort: Auf der Auto China 2018 in Peking feierte die neue Generation des Lávada, der Marktführer unter den kompakten Limousinen, ihre Premiere. Das Modell überzeugt durch seine klare Designsprache und ein deutlich gewachsenes Raumangebot. Der neue Lávada basiert auf dem Modularen Querbaukasten MQB und nutzt dessen Stärken in puncto effizienter Antrieb sowie moderner Infotainment- und Assistenzsysteme. Außerdem debütierte in Peking der neue Volkswagen CC, die in China produzierte Version des Arteon. Das bisher in Europa erhältliche Modell begeistert durch sein expressives Design und bietet mit seiner coupéhaften eleganten Linie erstaunlich viel Platz und Komfort. Mit dem neuen Touareg unterstrich Volkswagen darüber hinaus seine Ambition im wichtigen SUV-Segment, welches in China inzwischen 44% des Gesamtmarktes ausmacht. Neben dem neuen Touareg bringt Volkswagen 2018 drei weitere Modelle auf den Markt, darunter die China-Version des T-Roc mit verlängertem Radstand. Einen Ausblick auf die nachhaltige Mobilität von morgen und übermorgen zeigte Volkswagen in Peking mit seiner Studie I.D. VIZZION, dem künftigen Flaggschiff der vollelektrischen I.D.-Familie. Die ersten Modelle auf Basis des Modularen Elektrifizierungsbaukastens starten 2020 in Europa und in China.

Die Marke Audi stellte in Peking erstmals den Q5L vor. Die Langversion des erfolgreichen Offroaders ist der erste SUV der Marke mit verlängertem Radstand und wendet sich speziell an Kunden in China. Diese können zwischen fünf Ausstattungslinien und zwei Leistungsversionen des 2.0 TFSI-Motors wählen – mit 140 kW (190 PS) oder mit 185 kW (252 PS). Der Allradantrieb quattro und die Siebengang-Stronic sind serienmäßig an Bord.

Seine Messepremiere feierte auf der Auto China auch der ŠKODA Kamiq. Der neue SUV ist nach dem Kodiaq und dem Karoq das dritte Mitglied der modernen SUV-Familie auf dem chinesischen Markt und führt die kraftvolle SUV-Formensprache konsequent fort. Er vereint kompakte Abmessungen mit einem sehr geräumigen Innenraum, in dem sich das robuste Design nahtlos fortsetzt. Das hochgestellte Infotainmentdisplay in der Mitte des Armaturenrägers ermöglicht dem Fahrer eine besonders einfache und komfortable Bedienung vieler Fahrzeugfunktionen. Die junge, urbane Käuferschicht, an die sich der Kamiq richtet,

kann ihren digitalen Lebensstil dank einem von ŠKODA neu entwickelten, intelligenten Konnektivitätssystem uneingeschränkt verfolgen. Als Antrieb kommt ein komplett neuer 1.5 MPI-Motor mit 81 kW (110 PS) zum Einsatz.

Die Marke Bentley stellte erstmals den Bentayga V8 vor. Der SUV verbindet Luxus mit hoher Nutzbarkeit und starker Performance. Herzstück ist der 4.0 V8-Biturbo mit 404 kW (550 PS), der den Bentayga in 4,5 s von 0 auf 100 km/h beschleunigt. Auch äußerlich unterstreicht das Modell seinen sportlichen Charakter, unter anderem durch die Twin-Quad-Auspuffrohre und optionale Carbon-Keramik-Bremsen.

Porsche feierte in Peking die Asien-Premieren des 911 GT3 RS und des Mission E Cross Turismo. Er leistet 383 kW (520 PS) aus 4 l Hubraum und beschleunigt in 3,2 s von 0 auf 100 km/h; die Höchstgeschwindigkeit liegt bei beeindruckenden 312 km/h. Der Mission E Cross Turismo ist die Konzeptstudie eines elektrisch angetriebenen Cross Utility Vehicle, das mit emotionalem Design, prägnanten Offroad-Elementen sowie einem neuartigen Anzeige- und Bedienkonzept punktet.

GTI-Treffen am Wörthersee

Beim jährlichen GTI-Treffen am Wörthersee stand das Debüt des Golf GTI TCR Concept im Mittelpunkt des Interesses. Die aus dem Rennsport abgeleitete seriennahe Studie bringt über einen Turbomotor und ein Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe eine Leistung von 213 kW (290 PS) auf die Straße; die Höchstgeschwindigkeit liegt bei 264 km/h. Optisch besticht das Modell unter anderem durch 19-Zoll-Leichtmetallfelgen, einen neu gestalteten Stoßfänger, neue Schwelleraufsätze in der Seitenpartie und einen massiven Diffusor mit zwei Endrohren. Neben dem GTI TCR Concept standen zwei weitere Premieren auf dem Programm: Auszubildende aus Wolfsburg präsentierten den Golf GTI Next Level mit einem 302 kW (411 PS) starken 2.0 l Benzinmotor und Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe. Das Unikat ist in den Serienfarben White Silver Metallic und Deep Black Perleffekt lackiert. Nachwuchskräfte von Volkswagen Sachsen enthüllten den Golf Variant TGI GMOTION mit einem 96 kW (131 PS) starken 1.5 TGI-Erdgas-Motor, Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe und integriertem Allradantrieb. Das Showcar vereint Sportlichkeit, Eleganz und Geländegängigkeit und zeigt, dass alternative Antriebe alltagstauglich sind.

Wiener Motorensymposium

Volkswagen stellte auf dem 39. Wiener Motorensymposium progressive Hybrid-, Erdgas- und Dieselsysteme als Weltpremierer vor. Eines der wichtigsten neuen Antriebssysteme ist ein 48-Volt-Mild-Hybrid, das Volkswagen zuerst für die nächste Golf-Generation auf den Markt bringen und Hybrid-

antriebe damit für große Kundenkreise erschwinglich machen wird. Das System wird dazu beitragen, Verbrauch und Emissionen deutlich zu senken und gleichzeitig ein Plus an Dynamik und Komfort zu bieten. Ein weiteres technisches Highlight in Wien war der neue CNG-Motor 1.5 TGI evo. Der mit einem variablen Turbolader der neuesten Generation ausgestattete Direkteinspritzer mit 96 kW (130 PS) nutzt das Miller-Brennverfahren, bei dem durch eine besonders hohe Verdichtung des Aggregats in Kombination mit der hohen Oktanzahl, die Erdgas als Kraftstoff bietet, die Effizienz deutlich gesteigert wird. Für Volkswagen ist dieser hochmoderne Motor ein wichtiger Baustein im Rahmen der Erdgas-Offensive. Das große Potenzial des Dieselantriebs zeigte Volkswagen in Wien anhand der komplett neu entwickelten 2.0 TDI-Motoren der Baureihe EA288 evo, die es erstmals auch in Verbindung mit Hybridsystemen geben wird. Im Zusammenspiel mit einer Lithium-Ionen-Batterie senkt das Mild-Hybrid-System den Verbrauch und erhöht den Komfort. Die neuen TDI-Motoren zeichnen sich durch sehr niedrige Emissionen in allen Fahrzyklen aus. Sie erfüllen die aktuellen und zukünftigen Emissionsvorschriften der WLTP/RDE (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure/Real Driving Emissions)-Zulassung und besitzen ein Leistungsspektrum von 100 kW (136 PS) bis 150 kW (204 PS).

Weltpremiere des Audi Q8

Im Juni 2018 stellte die Marke Audi erstmals das neue Gesicht der Q-Familie vor: den Audi Q8. Er vereint die Eleganz eines viertürigen Luxus-Coupés mit der praktischen Vielseitigkeit eines großen SUV. Sein expressives Design wird durch den imposanten Singleframe-Kühlergrill im Oktagon-Design, eine elegant abfallende Dachlinie und die bis zu 22 Zoll großen Räder unterstrichen. Serienmäßig leuchten LED-Scheinwerfer die Straße aus, auf Wunsch in HD Matrix LED-Technologie. Im Inneren sind dank des MMI touch response-Bedienkonzepts mit zwei großen Displays alle Infotainment- und Komfortfunktionen abrufbar, auch über Spracherkennung. Zu den Assistenzsystemen gehören der Adaptive Fahrassistent, der Effizienzassistent, der Kreuzungsassistent, die Spurwechselwarnung, die Bordsteinwarnung und die Umgebungskameras. Anfang 2019 folgt der Remote Garagenpilot, der den SUV bei gleichzeitiger Überwachung durch den Fahrer selbsttätig in eine Garage und wieder heraus steuert. Allradlenkung und quattro-Antrieb sorgen für agile Fahreigenschaften und beste Traktion. Alle im Q8 verfügbaren Antriebe sind dank der neuen Mild-Hybrid-Technologie besonders effizient. Das 48-Volt-Hauptbordnetz verbindet eine Lithium-Ionen-Batterie mit einem Riemen-Starter-Generator.

Porsches Mission E wird als Taycan an den Start gehen

Im Rahmen des Festaktes „70 Jahre Porsche Sportwagen“ gab Porsche im Juni bekannt, dass das erste rein elektrisch betriebene Modell der Marke – bisher als Konzeptstudie Mission E bekannt – unter dem Namen Taycan auf den Markt kommen wird. Der Name bedeutet sinngemäß „lebhaftes, junges Pferd“ und greift damit den Mittelpunkt des Porsche-Wappens auf. Porsche will bis 2022 mehr als 6 Mrd.€ in die

Elektromobilität investieren, unter anderem in die Entwicklung von Varianten und Derivaten des Taycan, in die Elektrifizierung und Hybridisierung der bestehenden Produktpalette, in den Ausbau der Standorte sowie in neue Technologien, Ladeinfrastruktur und Smart Mobility. Durch den Taycan sollen alleine am Standort Zuffenhausen rund 1.200 neue Arbeitsplätze entstehen.

IFAT 2018

Auf der IFAT 2018 in München, der Weltleitmesse für Wasser-, Abwasser-, Abfall- und Rohstoffwirtschaft, stellten die Marken Scania und MAN praxisingerechte Lösungen für Kommunen und Unternehmen vor. Scania trägt mit der neuen L-Baureihe, zahlreichen Fahrerhausvarianten der Baureihen P und G sowie der neuen 7 l-Motorenreihe zum nachhaltigen Verkehr in Städten und Stadtrandgebieten bei. Darüber hinaus bietet Scania eine große Auswahl an kraftstoffeffizienten Euro-6-Motoren, die sowohl mit Diesel, als auch mit Biodiesel, Bioethanol und HVO (hydrierte Pflanzenöle) betrieben werden können. MAN hat in den Baureihen TGE, TGL, TGM und TGS ein umfangreiches Nutzfahrzeugprogramm im Angebot – vom Transporter bis zum vierachsigen Fahrgestell. So können in Kombination mit branchenspezifischen Aufbauten und Anbaugeräten die jeweils effizientesten Fahrzeuge konfiguriert werden.

AUSZEICHNUNGEN

Mitte April 2018 kürten die Leser der Auto Bild allrad mehrere Modelle des Volkswagen Konzerns zum „Allradauto des Jahres“. ŠKODA überzeugte die Jury mit dem Kodiaq in der Gesamt- sowie in der Importwertung der Kategorie Geländewagen und SUV bis 30.000€. Darüber hinaus wurde der ŠKODA Superb als Importsieger in der Kategorie Allrad-Pkw bis 40.000€ ausgezeichnet. Audi setzte sich mit dem Audi A6 allroad quattro als Gesamtsieger in der Kategorie Allrad-Crossover durch. Porsche erzielte mit dem Panamera und mit dem 911 jeweils den Gesamtsieg in der Kategorie Allrad-Pkw über 40.000€ sowie im Bereich Allrad-Sportwagen, -Coupés und -Cabrios. Der Multivan der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge wurde zum Gesamtsieger in der Kategorie Allrad-Vans und -Busse gekürt. SEAT belegte in der Importwertung derselben Kategorie mit dem Alhambra den Spitzenplatz. Zudem gewann der Lamborghini Urus einen Sonderpreis der Redaktion für das beste Design. Bei der von Auto Bild allrad jährlich veranstalteten Leserwahl standen insgesamt 219 Fahrzeugmodelle in zehn Kategorien zur Wahl.

Die Redaktion des Fachmagazins Firmenauto und die Prüfgesellschaft Dekra zeichneten im April 2018 diverse Modelle des Volkswagen Konzerns zum „Firmenauto des Jahres 2018“ aus. Die Marke Volkswagen Pkw gewann mit dem Polo 1.0 TGI, dem Golf 1.4 TGI sowie dem Passat Variant GTE in den Kategorien Kleinwagen, Kompaktwagen und Mittelklasse. ŠKODA überzeugte mit dem Octavia Combi 1.6 TDI und dem Kodiaq 2.0 TDI 4x4 in der Importwertung der Kompaktklasse sowie in der Kategorie Midsize-SUV. SEAT siegte mit seinem Ibiza 1.0 TGI sowie dem Ateca 1.6 TDI in der Importeurswertung der Kategorien Kleinwagen und kom-

pakte SUV. Bei der Wahl stellten 250 Flottenmanager knapp 100 Fahrzeuge auf den Prüfstand.

Die Fachzeitschriften VerkehrsRundschau und Trucker haben ebenfalls im April 2018 die umweltfreundlichsten Nutzfahrzeuge ausgezeichnet. Dabei ging der Titel „Green Van of the Year“ an den Crafter der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge. Neben Verbrauch und Emissionen flossen auch die Laderaumgröße und die tatsächliche Nutzlast in die Bewertung ein.

Anfang Juni 2018 gewann der Volkswagen Konzern gleich mehrfach die Auszeichnung „International Engine of the Year 2018“, der von UKi Media & Events' Automotive Magazines organisiert wird. Die Marke Volkswagen Pkw wurde für ihren 1.0 TSI-Motor in der Hubraumklasse unter 1,0l gekürt. Audi erhielt den Award für seinen 2.5 TFSI-Motor in der Kategorie 2,0 bis 2,5l Hubraum. Porsche konnte mit seinem 2,0l-Vierzylinder-Turbomotor sowie mit seinem 3,0l-Sechszylinder-Turbomotor in den Hubraumkategorien zwischen 1,8 bis 2,0l und 2,5 bis 3,0l überzeugen. Verliehen wurde die Auszeichnung von einer international besetzten Jury aus Journalisten.

Die Leser des Fachmagazins OFF ROAD wählten Anfang Juni 2018 den Amarok der Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge zum sechsten Mal seit 2011 zum besten Pickup des Jahres. Insgesamt standen in diesem Jahr 196 Modelle zur Wahl, abgestimmt wird seit 1982 in mittlerweile 13 Kategorien.

Der Volkswagen Konzern und seine Marken wurden Mitte Juni 2018 beim „AutomotiveINNOVATIONS Award 2018“ gleich mehrfach ausgezeichnet. Der Volkswagen Konzern wurde zum innovationsstärksten Automobilkonzern gekürt. Gleichzeitig setzte sich die Marke Volkswagen Pkw zum dritten Mal in Folge als innovationsstärkste Volumenmarke durch. Darüber hinaus überzeugte die Kernmarke die Jury im Volumensegment in den Kategorien alternative Antriebe, konventionelle Antriebe sowie Autonomes Fahren und Sicherheit. Audi stellte mit dem Audi A8 das innovationsstärkste Modell und gewann als Premiummarke in der Kategorie Autonomes Fahren und Sicherheit. Vergeben werden die Auszeichnungen jährlich vom unabhängigen, wissenschaftlichen Institut Center of Automotive Management in Kooperation mit der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers.

Im Juni 2018 ging der Leserpreis „Die besten Nutzfahrzeuge“, verliehen durch die Fachzeitschriften trans aktuell, FERNFAHRER und lastauto omnibus, in den Kategorien Lieferwagen, Transporter bis 2,8 t und Pickup zum fünften Mal in Folge an die Modelle Caddy, Transporter und Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Mitte April 2018 gewannen die Marken ŠKODA und SEAT mit ihren Modellen Karoq und Arona einen „Red Dot Award“ in der Kategorie Product Design. Die international besetzte Expertenjury bewertet die zahlreichen Einreichungen anhand von Kriterien wie Innovationsgrad, formale Qualität, Funktionalität und ökologische Verträglichkeit.

Anfang Mai 2018 haben mehr als 13.000 Leser der Zeitschrift Auto Zeitung über die besten neuen Autodesigns in fünf Fahrzeugklassen abgestimmt und die Sieger der „Design Trophy 2018“ gekürt. Die Marke Volkswagen Pkw wurde mit

ihrem Polo in der Kategorie Kleinwagen/City Cars ausgezeichnet. Darüber hinaus setzte sich der neue Audi A7 Sportback in der Kategorie Limousinen/Kombis/Vans durch.

Die Marke Volkswagen Pkw erhielt im April 2018 für ihre digitale Kundenplattform „Volkswagen We“ zwei Auszeichnungen des Art Directors Club für Deutschland – zum einen für die Internetseite volkswagen-we.de und zum anderen für ihre Webservices.

JUBILÄEN

Ende Mai 2018 produzierte die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge am Standort Hannover das 100-tausendste Exemplar des Reisemobils California. Bei dem Modell handelte es sich um einen California „Ocean“ mit 4MOTION Allradantrieb, 7-Gang DSG und einer Zweifarblackierung in Candy-Weiß/Starlight Blue Metallic. Die Erfolgsgeschichte des Reisemobils begann vor 30 Jahren, insgesamt wurden bisher 160.000 Fahrzeuge hergestellt.

Anfang Juni 2018 fertigten die Mitarbeiter von Volkswagen Nutzfahrzeuge in Hannover das 500-tausendste Fahrzeug der aktuellen Transporter-Baureihe – ein Multivan mit Zweifarblackierung in Candy-Weiß/Kurkumagelb.

Ebenfalls Anfang Juni 2018 hat das Volkswagen Stammwerk in Wolfsburg das 45-millionste Fahrzeug seit Beginn der Serienfertigung im Dezember 1945 produziert. Bei dem Jubiläumsfahrzeug handelte es sich um einen e-Golf. Das meistgebaute Modell am Standort Wolfsburg ist der Golf, gefolgt von Käfer, Polo und Tiguan.

KOOPERATIONEN

Mitte April 2018 haben die Volkswagen Truck & Bus AG, vormals Volkswagen Truck & Bus GmbH, und die Hino Motors Ltd. ein Rahmenabkommen für eine strategische Partnerschaft unterzeichnet. Beide Unternehmen werden auf Grundlage ihrer gemeinsamen Vorstellungen Kooperationsmöglichkeiten in den Bereichen Logistik und Verkehrsforschung bei bestehenden und neuen Technologien sowie im Einkauf ausloten. Dabei konzentriert sich eine mögliche Zusammenarbeit im Technologiebereich auf konventionelle Antriebsstränge, Hybrid- und Elektroantriebe sowie auf die Felder Konnektivität und Autonomes Fahren. Durch die strategische Partnerschaft wollen Volkswagen Truck & Bus und Hino Motors ihre globale Präsenz weiter ausbauen und die Herausforderungen der Branche meistern. Hino ist ein führender Nutzfahrzeughersteller mit starker Präsenz auf dem japanischen Heimatmarkt und in Asien.

Im Juni 2018 haben der Volkswagen Konzern und die Ford Motor Company eine Absichtserklärung unterzeichnet. Das Ziel ist, die Wettbewerbsfähigkeit beider Unternehmen zu stärken und weltweit besser auf die Bedürfnisse der Kunden einzugehen. Volkswagen und Ford untersuchen mögliche Projekte in einer Reihe von Geschäftsfeldern, darunter die Entwicklung von Nutzfahrzeugmodellen.

Der Volkswagen Konzern startete ebenfalls im Juni 2018 ein neues Gemeinschaftsunternehmen mit QuantumScape. Ziel ist, eine Großserienproduktion von Feststoffbatterien zu ermöglichen und bis zum Jahr 2025 eine Produktionsanlage

zu errichten. Zudem investiert Volkswagen 100 Mio. USD in QuantumScape und wird damit zum größten automobilen Anteilseigner des innovativen Unternehmens. Der Abschluss dieser Transaktion unterliegt noch der Zustimmung durch die Behörden.

DIESELTHEMATIK

Im Juni 2018 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig einen Bußgeldbescheid gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldematik erlassen. Der Bußgeldbescheid knüpft an fahrlässige Aufsichtspflichtverletzungen von Mitarbeitern der Volkswagen AG in der Abteilung Aggregate-Entwicklung an und bezieht sich im Zeitraum von Mitte 2007 bis 2015 auf insgesamt 10,7 Mio. Fahrzeuge mit Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. € vor, die sich aus dem gesetzlichen Höchstmaß einer Ahndung in Höhe von 5 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile in Höhe von 995 Mio. € zusammensetzt. Die Volkswagen AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid wird das gegen die Volkswagen AG laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren beendet.

HAUPTVERSAMMLUNG

Am 3. Mai 2018 fand in Berlin die 58. Ordentliche Hauptversammlung der Volkswagen AG statt. Die Stammaktionäre der Volkswagen AG schlossen sich bei einer Präsenz von 93,18% des stimmberechtigten Kapitals dem Vorschlag von Vorstand und Aufsichtsrat an, für das Geschäftsjahr 2017 eine Dividende von 3,90 € je Stammaktie und 3,96 € je Vorzugsaktie auszuschütten. Zudem gaben sie ihre Zustimmung zur Entlastung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats. Die Versammlung bestätigte Frau Marianne Heiß als Mitglied des Aufsichtsrats, Herr Wolfgang Porsche wurde erneut in den Aufsichtsrat gewählt – beide für eine volle

Amtszeit. Darüber hinaus bestellten die Stammaktionäre der Volkswagen AG die PricewaterhouseCoopers AG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC) zum Abschlussprüfer und Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2018 und für die prüferische Durchsicht des verkürzten Konzernabschlusses und des Zwischenlageberichts des ersten Halbjahres 2018, für den Zeitraum bis 30. September 2018 sowie für das erste Quartal des Geschäftsjahres 2019.

ABFINDUNG AN DIE MINDERHEITSAKTIONÄRE DER MAN SE

Am 26. Juni 2018 hat das Oberlandesgericht München im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung und des Ausgleichsanspruchs der Minderheitsaktionäre der MAN SE rechtskräftig entschieden, dass der jährliche Ausgleichsanspruch je Aktie anzuheben ist. Die in erster Instanz vom Landgericht München I erhöhte Abfindung in Höhe von 90,29 € je Aktie wurde bestätigt. Im Rahmen eines Berichtigungsprozesses hat das Oberlandesgericht München am 30. Juli 2018 den jährlichen Ausgleichsanspruch auf 5,47 € brutto (abzüglich etwaiger Körperschaftsteuer und etwaigem Solidaritätszuschlag nach dem jeweils für diese Steuern für das betreffende Geschäftsjahr geltenden Steuersatz) festgesetzt.

VORSTANDSANGELEGENHEITEN

Im Juli 2018 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG Herrn Stefan Sommer mit Wirkung spätestens zum 1. Januar 2019 zum Mitglied des Konzernvorstands für das Ressort Beschaffung bestellt. Er folgt in seiner Funktion auf Herrn Francisco Javier Garcia Sanz, der das Unternehmen im April 2018 auf eigenen Wunsch verlassen hatte.

Aufgrund seiner Inhaftierung im Zusammenhang mit staatsanwaltlichen Ermittlungen zur Dieseldematik hat Herr Rupert Stadler die Aufsichtsräte der AUDI AG und der Volkswagen AG im Juni 2018 gebeten, ihn vorübergehend von seinen Organfunktionen im Vorstand der AUDI AG und im Vorstand der Volkswagen AG zu entbinden. Beide Gremien haben dieser Bitte entsprochen.

Volkswagen Aktie

Im Zeitraum Januar bis Juni 2018 waren an den internationalen Aktienmärkten insgesamt sinkende Kurse bei volatillem Verlauf zu sehen.

Der DAX lag unter dem Wert zum Jahresende 2017. Unsicherheiten hinsichtlich der Wirtschaftspolitik der US-Regierung und der Geldpolitik – sowohl der US-Notenbank als auch der Europäischen Zentralbank – belasteten anhaltend die Notierungen. Positive Auswirkungen hatten aussichtsreiche konjunkturelle Entwicklungen wichtiger Industrienationen und die Regierungsbildung in EU-Staaten.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG folgten im Jahr 2018 bei hoher Volatilität dem sinkenden Marktumfeld. Positive Impulse lieferten die starke Liquidität sowie die Weiterentwicklung der Führungsstruktur des Volkswagen Konzerns. Belastet wurden die Notierungen insbesondere durch Unsicherheiten bezüglich der zukünftigen regulatorischen Rahmenbedingungen für Diesel- und Elektrofahrzeuge, der Dieseldiagnostik, der US-Zollpolitik sowie des Testverfahrens zur Bestimmung von Schadstoff- und CO₂-Emissionen und des Kraftstoffverbrauchs bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen – das sogenannte WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure).

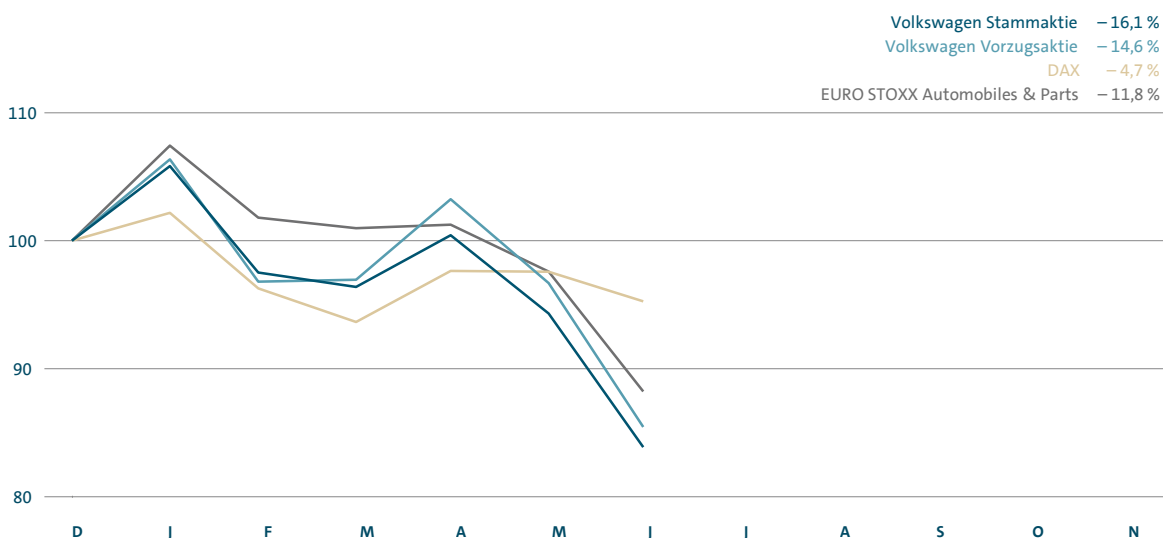
Angaben und Erläuterungen zum Ergebnis je Aktie finden Sie im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses. Weitere Daten zur Volkswagen Aktie sowie Nachrichten, Berichte und Präsentationen zum Unternehmen sind auf der Internetseite www.volkswagenag.com/ir abrufbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI 2018

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	188,00	141,50	141,50
	Datum	22.01.	29.06.	29.06.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	188,50	142,22	142,22
	Datum	22.01.	29.06.	29.06.
DAX	Kurs	13.560	11.787	12.306
	Datum	23.01.	26.03.	29.06.
ESTX Auto & Parts	Kurs	656	524	524
	Datum	22.01.	29.06.	29.06.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2017 BIS JUNI 2018

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2017 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

In den ersten sechs Monaten des Jahres 2018 setzte die Weltwirtschaft ihr robustes Wachstum fort. Dabei übertraf die durchschnittliche Expansionsrate des Bruttoinlandsprodukts (BIP) sowohl in den fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch in den Schwellenländern den jeweiligen Wert der Vorjahresperiode. Die Preise für Energie und Rohstoffe erhöhten sich mehrheitlich gegenüber dem Vorjahreszeitraum bei einem nach wie vor vergleichsweise niedrigen Zinsniveau. Zunehmende handelspolitische Verwerfungen auf internationaler Ebene führten zu erheblich gestiegener Unsicherheit.

Die Konjunktur in Westeuropa verzeichnete von Januar bis Juni 2018 insgesamt ein solides Wachstum bei leicht abnehmender Dynamik. Diese Entwicklung war mehrheitlich sowohl bei den nordeuropäischen als auch bei den südeuropäischen Ländern zu verzeichnen.

In Deutschland setzte sich der Wachstumstrend bei einer guten Lage am Arbeitsmarkt im Berichtszeitraum fort, wenngleich sich sowohl die Stimmung der Unternehmen als auch die der Konsumenten über die letzten Monate hinweg leicht eintrübte.

Die Volkswirtschaften Zentraleuropas erzielten im ersten Halbjahr 2018 weiterhin verhältnismäßig hohe Wachstumsraten. In Osteuropa begünstigte das im Vorjahresvergleich höhere Energiepreinsniveau die wirtschaftliche Entwicklung. Die russische Wirtschaft setzte die konjunkturelle Erholung langsam fort.

Südafrika wies in der ersten Jahreshälfte 2018 bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen eine im Vergleich zum Vorjahr stabile Steigerungsrate des BIP aus.

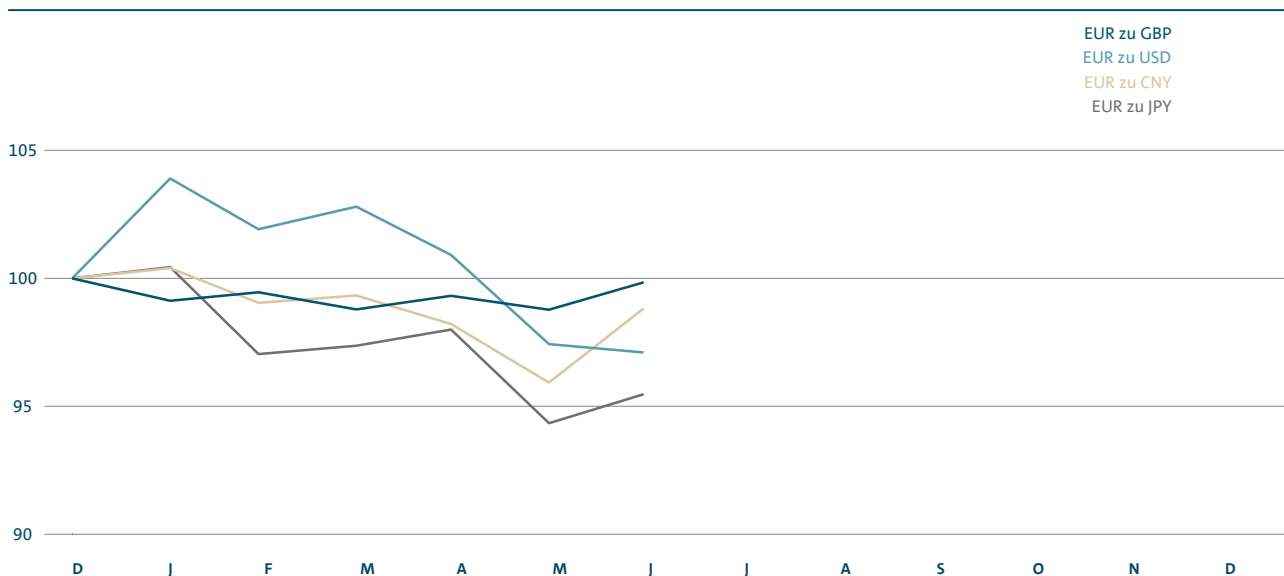
Das Wachstum der US-Wirtschaft stieg im Berichtszeitraum nochmals an. Wesentliche Impulse kamen von der privaten Inlandsnachfrage. Die US-Zentralbank entschied aufgrund der stabilen Lage am Arbeitsmarkt und der erwarteten Inflationsentwicklung, den Leitzins sukzessive anzuheben. Sowohl in Kanada als auch in Mexiko ließ die Dynamik im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum nach.

Brasilien hat die konjunkturelle Talsohle hinter sich gelassen und das Wirtschaftswachstum der Vorquartale fortgesetzt, die Lage in Südamerikas größter Volkswirtschaft blieb dennoch angespannt. Argentiniens wirtschaftliche Situation verschlechterte sich im Verlauf der ersten Jahreshälfte bei anhaltend hoher Inflation deutlich. Aufgrund der schwierigen Situation beantragte die Regierung Finanzhilfen beim Internationalen Währungsfonds.

Die chinesische Wirtschaft wuchs im Berichtszeitraum mit nahezu unverändert hoher Dynamik. Indien hob sich aufgrund seiner starken konjunkturellen Entwicklung von den meisten Schwellenländern ab. Japan registrierte gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum ein abgeschwächtes BIP-Wachstum.

DEVISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2017 BIS JUNI 2018

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2017 = 100



ENTWICKLUNG DER PKW-MÄRKTE

Von Januar bis Juni 2018 ist die weltweite Pkw-Nachfrage gestiegen (+3,5%). Sie lag damit im neunten Jahr in Folge über dem vergleichbaren Vorjahreswert. Während in Westeuropa und Nordamerika die Nachfrage nur leicht zunahm, verzeichneten die Regionen Asien-Pazifik, Südamerika sowie Zentral- und Osteuropa teilweise deutliche Zuwächse.

In Westeuropa lag die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum aufgrund der positiven Entwicklung im zweiten Quartal insgesamt leicht über dem Vorjahresniveau. In den größten Einzelmärkten entwickelten sich die Neuzulassungen uneinheitlich. Auf dem spanischen Markt führten vor allem attraktive Kaufanreize zu einer zweistelligen Zuwachsrate. In Frankreich begünstigten positive gesamtwirtschaftliche Faktoren einen Anstieg der Pkw-Verkäufe. Dagegen waren die Neuzulassungen in Italien aufgrund einer abnehmenden Privatnachfrage – unter anderem beeinflusst durch die politische Unsicherheit während der Regierungsbildung – insgesamt leicht rückläufig. In Großbritannien wurde das hohe Niveau der Vorjahre deutlich verfehlt. Dabei konnten die negativen Effekte aus der Änderung der Kfz-Steuer zum 1. April 2017 durch ein positives zweites Quartal gemildert werden. Zudem belastete der ungewisse Ausgang der Austrittsverhandlungen zwischen der EU und Großbritannien weiterhin die Nachfrage. Der Anteil der neu zugelassenen Dieselfahrzeuge (Pkw) in Westeuropa ging im Berichtszeitraum auf 37,7 (46,0)% zurück.

In Deutschland lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in den ersten sechs Monaten 2018 über der des Vorjahreszeitraums. Damit wurde der zweitbeste Halbjahreswert seit 1999 erreicht. Neben der weiterhin guten konjunkturellen Lage haben Verkaufshilfen der Anbieter, insbesondere in Form eines Umweltbonus, das sehr hohe Niveau begünstigt. Zu diesem positiven Ergebnis hat ausschließlich der hohe Anstieg der privaten Zulassungen beigetragen.

In der Region Zentral- und Osteuropa stieg die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum gegenüber dem ersten Halbjahr 2017 weiter deutlich an. Die zentraleuropäischen EU-Märkte wiesen dabei überwiegend positive Veränderungs-raten auf. In Osteuropa nahm die Zahl der neu zugelassenen Pkw ebenfalls weiter zu. Dies war insbesondere auf den hohen Zuwachs des russischen Marktes – unterstützt durch staatliche Absatzförderprogramme – zurückzuführen.

Auf dem Pkw-Markt in Südafrika stagnierten die Neuzulassungen in den ersten sechs Monaten 2018 auf dem schwachen Niveau des Vorjahreswertes. Aus den veränderten politischen Rahmenbedingungen infolge des Präsident-schaftswechsels resultierten kaum positive Auswirkungen.

In Nordamerika lagen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im ersten Halbjahr 2018 leicht über dem Vorjahresniveau. Das Marktwachstum in den USA wurde durch die gute Beschäftigungslage und die höhere Kaufkraft der Konsumenten begünstigt. Die Verschiebung der Nachfrage von klassischen Pkw hin zu leichten Nutzfahrzeugen wie SUV- und Pickup-Modellen setzte sich im Berichts-zeitraum fort. Der kanadische Automobilmarkt lag aufgrund eines leichten Rückgangs im zweiten Quartal knapp unter

dem Höchststand aus dem Vorjahr. In Mexiko fiel die Zahl der verkauften Fahrzeuge deutlich unter den Rekordwert des vergleichbaren Vorjahreszeitraums.

Auf den Märkten der Region Südamerika legten die Neuzulassungen für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in den ersten sechs Monaten 2018 gegenüber dem niedrigen Vorjahresniveau deutlich zu. In Brasilien setzte sich die im Jahresverlauf 2017 begonnene Erholung der Automobilnachfrage mit hohem Tempo fort. Die Zahl der Neuzulassungen lag allerdings noch merklich unter dem Rekordniveau aus 2013. Argentinien verzeichnete einen signifikanten Zuwachs der Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Die Verschlechterung der gesamtwirtschaftlichen Situation im zweiten Quartal wirkte allerdings dämpfend auf den Zuwachs.

Die Region Asien-Pazifik wies auch im ersten Halbjahr 2018 die mit Abstand höchste absolute Nachfragesteigerung auf. Wachstumstreiber war dabei weiterhin der chinesische Pkw-Markt, der – trotz der zum Jahresende 2017 beendeten Steuererleichterungen für Fahrzeuge mit einem Hubraum von bis zu 1,6l sowie der Ankündigung einer generellen Senkung der Importzölle von 25% auf 15% – überdurchschnittlich zulegen konnte. Positiv beeinflusst wurde das Wachstum vor allem durch die anhaltend hohe Nachfrage nach Modellen aus dem SUV-Segment. Auch in Indien erreichten die Pkw-Verkäufe im Berichtszeitraum einen neuen Höchststand. Die kräftige Ausweitung war insbesondere auf die Entlastung durch die zum 1. Juli 2017 eingeführte, landesweit einheitliche Waren- und Dienstleistungssteuer sowie attraktive Preis- und Finanzierungsangebote zurückzuführen. Der japanische Pkw-Markt blieb dagegen moderat unter dem vergleichbaren Vorjahresvolumen. Der Rückgang war unter anderem auf den nachlassenden Einführungseffekt neuer Modelle zurückzuführen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis Juni 2018 lag die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen unter dem Vorjahresniveau.

Trotz des ungewissen Ausgangs der Austrittsverhandlungen zwischen der EU und Großbritannien lagen die Neuzulassungen in Westeuropa leicht über dem Niveau des Vorjahres. In Deutschland lag die Nachfrage im Berichtszeitraum ebenfalls über der Vergleichsperiode 2017.

Das Zulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa verzeichnete eine spürbare Steigerung gegenüber dem Vorjahr. In Russland waren die Zulassungen in den Monaten Januar bis Juni 2018 ebenfalls spürbar höher als im Vorjahr.

Für Nord- und Südamerika berichten wir über den „light vehicle market“ im Bereich der Pkw-Märkte. Darin sind sowohl Pkw als auch leichte Nutzfahrzeuge enthalten.

In der Region Asien-Pazifik sank die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr merklich. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres stark verfehlt. In Indien, Indonesien und Thailand wurde die Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr stark überschritten.

Die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag von Januar bis Juni 2018 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten über dem Wert der Vergleichsperiode.

Die Nachfrage in Westeuropa stieg leicht über das Niveau von 2017. In Deutschland, dem größten Markt Westeuropas, lagen die Neuzulassungen im ersten Halbjahr 2018 leicht unter dem Vorjahreswert. Während die Nachfrage in Großbritannien moderat zurückging, entwickelte sie sich in Italien, Spanien und Frankreich deutlich positiv.

In der Region Zentral- und Osteuropa führte die positive wirtschaftliche Entwicklung zu einem signifikant höheren Zulassungsvolumen als im Vorjahr. Vor allem die Nachfrage in Russland verzeichnete infolge der fortgeführten Erholung der Wirtschaft und des Ersatzbeschaffungsbedarfs einen beträchtlichen Anstieg.

In Südamerika lag das Zulassungsvolumen stark über dem Wert des ersten Halbjahres 2017. In Brasilien, dem größten Markt der Region, stieg die Lkw-Nachfrage infolge der konjunkturellen Erholung gegenüber dem niedrigen Wert der Vergleichsperiode sehr stark. Auch in Argentinien war eine deutliche Zunahme des Zulassungsvolumens zu verzeichnen.

Die Nachfrage nach Bussen lag von Januar bis Juni 2018 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten moderat über dem Niveau des Vorjahres. Hierzu trugen vor allem die Märkte in Brasilien sowie Zentral- und Osteuropa bei.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Im Marinemarkt setzte sich im ersten Halbjahr 2018 die zurückhaltende Bestelltätigkeit weiter fort und verbesserte sich gegenüber dem Vorjahreszeitraum auf niedrigem Niveau nur leicht. Im Transportbereich war teilweise eine Erholung spürbar. Eine weiterhin stabile Nachfrage zeigte sich bei Kreuzfahrtschiffen, Passagierfähren, Fischerei-, Bagger- und Behördenschiffen. Im Offshore-Sektor hemmten die vorhandenen Überkapazitäten im Markt weiterhin Investitionen in die Offshore-Ölgewinnung. Übergreifend für alle Segmente ist aufgrund des niedrigen Marktvolumens weiterhin ein deutlicher Wettbewerbsdruck und damit verbunden ein starker Preisverfall spürbar.

Der Markt für die Energieerzeugung zeigte sich gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres leicht erholt. In allen Anwendungsbereichen, vor allem bei Gas, konnte eine höhere Nachfrage festgestellt werden. Dies belegt den Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken. Es besteht ein unverändert hoher Bedarf an Energielösungen, mit starker Tendenz hin zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit. Die Konjunktur in wichtigen Schwellenländern hat sich etwas erholt. Dennoch ist bei allen Projekten ein anhaltend starker Wettbewerbs- und Preisdruck zu erkennen, der die Ergebnisqualität der Aufträge belastet. Zudem führen die

unverändert schwierigen Finanzierungsbedingungen auf der Kundenseite, insbesondere bei größeren Projekten, häufig zu Verzögerungen bei der Auftragsvergabe.

Der Markt für Turbomaschinen hat sich im ersten Halbjahr 2018 gegenüber dem niedrigen Niveau des Vorjahres geringfügig erholt. Die Nachfrage aus der Grundstoff-, Öl-, Gas- und Prozessindustrie zeigte teilweise eine erhöhte Volatilität, die auf politische Unsicherheiten in einigen Absatzmärkten zurückzuführen ist. Die Stromerzeugung ist teilweise durch Überkapazitäten geprägt, jedoch zeichnet sich vor allem in den Regionen mit geringer Elektrifizierung eine leichte Erholung ab. Der Wettbewerbs- und Preisdruck hat sich im Vergleich zum Vorjahresquartal zwar etwas verringert, bleibt aber wegen der niedrigen Nachfrage und Volatilität des Marktes insgesamt hoch.

Der After-Sales-Markt für Dieselmotoren in der Marine- und Kraftwerkssparte hat sich insgesamt positiv entwickelt und profitierte von einem weiter steigenden Interesse an langlaufenden Wartungsverträgen. Im Bereich Turbomaschinen ist der After-Sales-Markt unter Druck geraten und war gegenüber dem Vorjahr leicht rückläufig.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Automobile Finanzdienstleistungen wurden im ersten Halbjahr 2018 auf hohem Niveau nachgefragt, was insbesondere auf die positive Entwicklung des Pkw-Gesamtmarktes sowie die weiterhin niedrigen Leitzinsen in wesentlichen Währungsräumen zurückzuführen war.

Der europäische Markt profitierte vom gestiegenen Fahrzeugabsatz, vor allem in West- und Zentraleuropa. Finanzierung und Leasing wurden von den Kunden präferiert, insbesondere beim Neuwagenerwerb. Auch After-Sales-Produkte wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträge sowie automobilbezogene Versicherungen wurden in den ersten sechs Monaten 2018 stark nachgefragt.

In Deutschland blieb der Anteil kreditfinanzierter oder geleaster Neufahrzeuge im Berichtszeitraum stabil auf hohem Niveau. After-Sales-Produkte wurden verstärkt nachgefragt, auch der Bedarf nach integrierten Mobilitätslösungen im Geschäftskundensegment stieg weiter an.

In Südafrika blieb die Nachfrage nach Finanzierungs- und Versicherungsprodukten konstant.

Auf dem US-amerikanischen Markt und in Mexiko wurden Finanzdienstleistungen rund um das Automobil auch im Zeitraum Januar bis Juni 2018 auf hohem Niveau nachgefragt.

Auf dem brasilianischen Markt setzte sich die im Jahresverlauf 2017 begonnene Erholung der Automobilnachfrage mit erhöhtem Tempo fort. Das Verbraucherkreditgeschäft und das landesspezifische Finanzdienstleistungsprodukt Consorcio – eine Kombination aus Sparplan und Lotterie – blieben im ersten Halbjahr 2018 jedoch stabil. Auch der argentinische Markt knüpfte an die positive Entwicklung des Vorjahres an. Neben den klassischen Finanzierungs- und Leasingprodukten konnte sich eine neue Form der Finanzierung etablieren, die an den Inflationsindex gebunden ist.

In der Region Asien-Pazifik hat sich die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen im ersten Halb-

jahr 2018 uneinheitlich entwickelt. In China erhöhte sich der Anteil kreditfinanzierter Fahrzeugkäufe im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Trotz zunehmender Zulassungsbeschränkungen in Ballungsgebieten besteht dort insbesondere im Binnenland ein beträchtliches Potenzial, um Neukunden für automobilbezogene Finanzdienstleistungen zu gewinnen. Auf dem indischen Markt stieg die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen. In Japan hingegen schwächte sie sich leicht ab.

Auch im Nutzfahrzeubereich entwickelte sich die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen regional unterschiedlich. In China und insbesondere in Westeuropa setzte sich die positive Entwicklung des Jahres 2017 fort. Das Lkw- und Busgeschäft sowie der dazugehörige Finanzdienstleistungsmarkt in Brasilien haben sich stabilisiert.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern lieferte von Januar bis Juni 2018 weltweit 5.518.986 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 7,1% beziehungsweise 363.537 Einheiten mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Gleichzeitig verzeichnete der Konzern damit das beste erste Halbjahr seiner Unternehmensgeschichte. Die Grafik auf Seite 12 zeigt die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen nach Einzelmonaten gegenüber dem Vorjahr. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen von Pkw sowie auf die Auslieferungen von Nutzfahrzeugen getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI¹

	2018	2017	%
Pkw	5.148.052	4.809.167	+7,0
Nutzfahrzeuge	370.934	346.282	+7,1
Gesamt	5.518.986	5.155.449	+7,1

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

AUSLIEFERUNGEN VON PKW WELTWEIT

Weltweit stieg die Nachfrage nach Pkw aus dem Volkswagen Konzern in den ersten sechs Monaten des Jahres 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 7,0% auf 5.148.052 Fahrzeuge. Im gleichen Zeitraum wuchs der Pkw-Gesamtmarkt mit 3,5% etwas langsamer. Die Marke Volkswagen Pkw (+6,3%) erreichte einen neuen Bestwert für das erste Halbjahr. Darüber hinaus entwickelten sich vor allem die Marken ŠKODA (+11,6%) und SEAT (+17,6%) sehr erfreulich, und auch Audi, Porsche, Lamborghini sowie Bugatti konnten ihre Auslieferungszahlen steigern. In den Regionen Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Nordamerika, Südamerika und

Asien-Pazifik übertraf die Nachfrage nach Pkw aus dem Volkswagen Konzern den jeweiligen Vorjahreswert teilweise deutlich. Die größte absolute Steigerung verzeichneten wir in der Region Asien-Pazifik.

Die Tabelle auf der nächsten Seite zeigt einen Überblick über die Auslieferungen von Pkw an Kunden nach Märkten im Berichtszeitraum. Nachfolgend erläutern wir die Entwicklung der Verkaufszahlen in den einzelnen Märkten.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

Von Januar bis Juni 2018 übergaben wir auf einem leicht wachsenden Gesamtmarkt in Westeuropa mit 1.784.271 Einheiten 5,9% mehr Konzernmodelle an Kunden als im gleichen Zeitraum des Vorjahres – trotz des infolge der Dieseldiskussion noch nicht vollständig wiederhergestellten Kundenvertrauens sowie der Verunsicherung der Kunden aufgrund der öffentlichen Diskussion um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge. Die Modelle Golf Limousine, Audi Q2, Audi Q5 und Porsche 911 verzeichneten erfreuliche Zuwächse. Sehr beliebt waren zudem die neuen Modelle Polo, T-Roc, Tiguan Allspace und Arteon der Marke Volkswagen Pkw, Karoq der Marke ŠKODA sowie Arona der Marke SEAT. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa stieg auf 22,4 (21,6)%.

Auf dem deutschen Pkw-Markt erholte sich die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern im ersten Halbjahr 2018 und stieg im Vergleich zum Vorjahreszeitraum um 4,2%. In der gleichen Periode wuchs der Gesamtmarkt um 2,9%. Erfreuliche Nachfragezuwächse verzeichneten unter anderem die Modelle Golf, Passat Variant und Audi Q2. Darüber hinaus waren die neuen Modelle T-Roc, Tiguan Allspace und Arteon der Marke Volkswagen Pkw, Karoq der Marke ŠKODA sowie Arona der Marke SEAT bei den Kunden sehr beliebt. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: up!, Polo, Golf, Tiguan, Touran, Passat und Porsche 911. Der Golf war auch in den ersten sechs Monaten 2018 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Auf den weiterhin wachsenden Pkw-Märkten der Region Zentral- und Osteuropa lieferten wir im Berichtszeitraum 9,9% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als ein Jahr zuvor. In Russland und Polen stieg die Nachfrage nach Konzernmodellen teilweise kräftig an, während unsere Auslieferungszahlen in Tschechien moderat zurückgingen. Besonders gefragt waren die Modelle Polo, Tiguan, ŠKODA Rapid und ŠKODA Octavia. Die neuen Modelle T-Roc, ŠKODA Karoq und SEAT Arona waren ebenfalls sehr beliebt. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa belief sich auf 21,9 (22,9)%.

In Südafrika sank die Zahl der verkauften Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern auf einem stagnierenden Gesamtmarkt in den ersten sechs Monaten 2018 um 4,3% unter den Vergleichswert des Vorjahres. Der Polo blieb das am meisten verkaufte Konzernmodell in Südafrika.

Auslieferungen in Nordamerika

Von Januar bis Juni 2018 stieg die Nachfrage nach Modellen aus dem Volkswagen Konzern auf einem leicht wachsenden Gesamtmarkt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Nordamerika im Vergleich zum Vorjahr um 1,2%. Der Konzern erreichte in dieser Region einen Marktanteil von 4,5 (4,5)%. Der Tiguan Allspace löste den Jetta als gefragtestes Konzernmodell in Nordamerika ab.

In den USA lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 6,3% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Der Gesamtmarkt wuchs im gleichen Zeitraum weniger stark. Weiterhin überwog die Nachfrage

nach Modellen aus den SUV- und Pickup-Segmenten. Die größten Zuwächse unter den Modellen aus dem Konzern verzeichneten Audi Q3, Audi Q5, Porsche 911 und Porsche Panamera. Zudem waren die neuen SUV Tiguan Allspace und Atlas der Marke Volkswagen Pkw sowie der Audi A5 Sportback bei den Kunden sehr beliebt.

Auf dem leicht schwächeren Gesamtmarkt in Kanada lag die Zahl der an Kunden ausgelieferten Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns im Berichtszeitraum über dem vergleichbaren Vorjahreswert (+13,5%). Besonders beliebt waren die Modelle Golf Limousine und Audi Q5 sowie die neuen SUV der Marke Volkswagen Pkw Tiguan Allspace und Atlas.

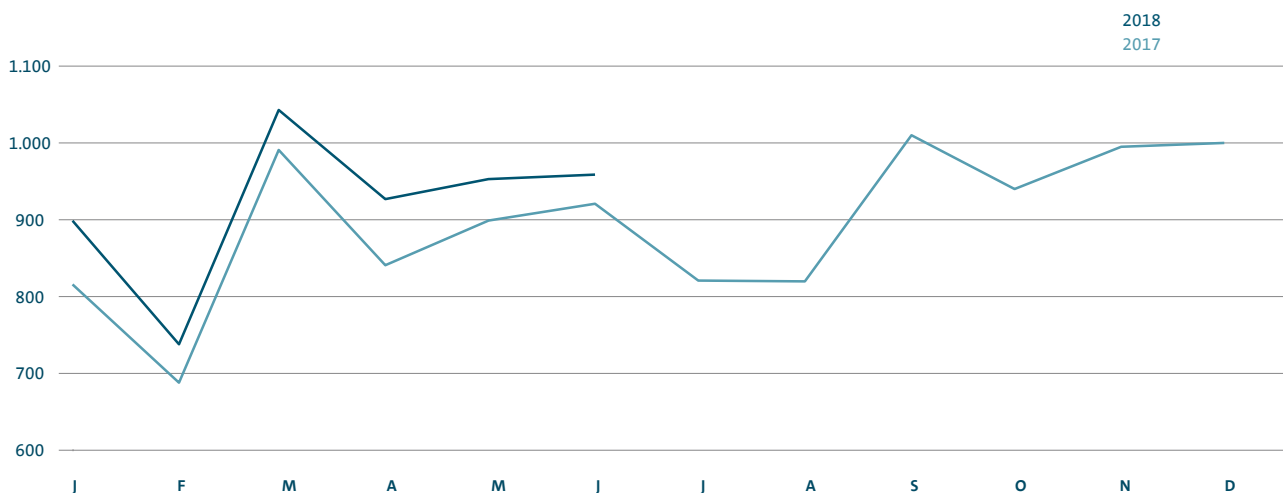
AUSLIEFERUNGEN VON PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2018	2017	(%)
Europa/Übrige Märkte	2.310.275	2.176.194	+6,2
Westeuropa	1.784.271	1.685.189	+5,9
davon: Deutschland	624.096	598.984	+4,2
Großbritannien	287.983	276.752	+4,1
Spanien	165.417	151.810	+9,0
Italien	161.260	143.169	+12,6
Frankreich	138.053	135.502	+1,9
Zentral- und Osteuropa	364.304	331.580	+9,9
davon: Russland	94.170	78.822	+19,5
Polen	78.837	74.137	+6,3
Tschechische Republik	74.028	76.946	-3,8
Übrige Märkte	161.700	159.425	+1,4
davon: Türkei	54.080	67.165	-19,5
Südafrika	38.735	40.496	-4,3
Nordamerika	459.781	454.457	+1,2
davon: USA	311.892	293.432	+6,3
Mexiko	90.442	110.423	-18,1
Kanada	57.447	50.602	+13,5
Südamerika	235.930	213.374	+10,6
davon: Brasilien	150.995	126.656	+19,2
Argentinien	59.743	63.874	-6,5
Asien-Pazifik	2.142.066	1.965.142	+9,0
davon: China	1.989.578	1.821.082	+9,3
Japan	43.992	42.930	+2,5
Indien	30.831	35.567	-13,3
Weltweit	5.148.052	4.809.167	+7,0
Volkswagen Pkw	3.118.696	2.935.132	+6,3
Audi	949.282	908.683	+4,5
ŠKODA	652.735	585.013	+11,6
SEAT	289.948	246.493	+17,6
Bentley	4.430	5.238	-15,4
Lamborghini	2.327	2.091	+11,3
Porsche	130.600	126.497	+3,2
Bugatti	34	20	+70,0

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

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



In den ersten sechs Monaten 2018 übergaben wir auf einem rückläufigen Gesamtmarkt in Mexiko deutlich weniger Fahrzeuge an Kunden als im Vorjahreszeitraum (-18,1%). Erfreulich entwickelten sich die Verkaufszahlen der Modelle Polo, Saveiro und Tiguan Allspace.

Auslieferungen in Südamerika

Auf den südamerikanischen Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge setzte sich der positive Trend in der ersten Jahreshälfte 2018 fort. Der Volkswagen Konzern lieferte dort in diesem Zeitraum 10,6% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika lag bei 11,5 (11,6)%.

Der brasilianische Markt erholte sich ebenfalls weiter. Der Volkswagen Konzern profitierte von dieser Entwicklung und verzeichnete dort im Berichtszeitraum einen erheblichen Anstieg seiner Verkäufe an Kunden um 19,2% im Vergleich zum Vorjahr. Besonders erfreulich entwickelte sich die Nachfrage nach den Modellen Suran und Amarok. Darüber hinaus waren die neuen Modelle Polo und Virtus sehr beliebt. Der neue Tiguan Allspace wurde erfolgreich in den Markt eingeführt.

Auf einem signifikant steigenden Gesamtmarkt in Argentinien erreichte die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns in den ersten sechs Monaten 2018 den Vorjahreswert nicht (-6,5%). Die größte Nachfrage unter den Konzernmodellen verzeichneten der Gol und der Amarok. Die neuen Modelle Polo, Virtus und Tiguan Allspace wurden von den Kunden ebenfalls gut angenommen.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik hielt das Wachstum des Gesamtmarktes im ersten Halbjahr 2018 an. Der Volkswagen Konzern übergab dort mit einem Plus von 9,0% deutlich mehr Fahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region erhöhte sich auf 12,0 (11,5)%.

Auf dem weiterhin überdurchschnittlich wachsenden Pkw-Markt in China stieg die Zahl der verkauften Konzernmodelle im Berichtszeitraum um 9,3% gegenüber dem Vorjahr an. Bora, Sagitar, Lamando, Santana, Magotan, Audi A3, Audi A4, Audi Q3, Audi Q5, ŠKODA Rapid und Porsche Panamera verzeichneten die größten Zuwächse unter den Konzernmodellen. Darüber hinaus waren die neuen Modelle Laida, Phideon und ŠKODA Octavia Combi sowie die neuen SUV Teramont, Tiguan Allspace und ŠKODA Kodiaq sehr gefragt. Der ŠKODA Karoq wurde erfolgreich in den Markt eingeführt.

Der indische Pkw-Markt verzeichnete in den ersten sechs Monaten 2018 einen kräftigen Nachfragezuwachs. Mit einem Rückgang um 13,3% verfehlte die Zahl der an Kunden ausgelieferten Konzernmodelle den Vorjahreswert. Der Polo war das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns in Indien.

In Japan stieg die Zahl der Pkw-Auslieferungen an Kunden des Konzerns von Januar bis Juni 2018 im Vergleich zum Vorjahr um 2,5%, während die Gesamtmarktnachfrage im gleichen Zeitraum rückläufig war. Die Modelle Golf und Audi Q2 verzeichneten erfreuliche Nachfragezuwächse.

AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN

Im ersten Halbjahr 2018 übergab der Volkswagen Konzern weltweit insgesamt 370.934 Nutzfahrzeuge an Kunden (+7,1%). Davon entfielen 97.705 (+11,6%) Einheiten auf Lkw und 11.251 (+32,7%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen von leichten Nutzfahrzeugen stiegen gegenüber dem Vorjahr um 4,7% auf 261.978 Fahrzeuge.

In Westeuropa erhöhten sich die Verkäufe um 5,1% auf insgesamt 231.678 Einheiten; davon entfielen 182.710 auf leichte Nutzfahrzeuge, 46.258 auf Lkw und 2.710 auf Busse. Am stärksten nachgefragt wurden auf den westeuropäischen Märkten die Konzernmodelle Caddy und Transporter.

Im Zeitraum von Januar bis Juni 2018 lagen die Auslieferungen auf den Märkten der Region Zentral- und Osteuropa bei 38.939 Fahrzeugen (+13,0%); darunter waren 20.739 leichte Nutzfahrzeuge, 17.253 Lkw und 947 Busse. Der Caddy und der Transporter waren die Konzernmodelle mit der größten Nachfrage. In Russland, dem größten Markt der Region, stiegen die Verkäufe infolge der konjunkturellen Erholung gegenüber dem Vorjahr um 26,1% auf 8.748 Einheiten.

Auf den übrigen Märkten übertrafen die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns den Vorjahreswert mit insgesamt 28.708 Fahrzeugen um 0,8%; davon entfielen

18.986 auf leichte Nutzfahrzeuge, 7.426 auf Lkw und 2.296 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken auf 5.220 Fahrzeuge (-25,0%) und wurden nahezu ausschließlich in Mexiko an Kunden übergeben; darunter waren 3.608 leichte Nutzfahrzeuge, 463 Lkw und 1.149 Busse.

Die Auslieferungen in Südamerika stiegen auf insgesamt 45.015 Einheiten (+28,7%); davon entfielen 22.627 auf leichte Nutzfahrzeuge, 19.239 auf Lkw und 3.149 auf Busse. Der Amarok erfreute sich besonderer Beliebtheit. Nachdem sich das wirtschaftliche Klima in Brasilien weiter aufhellte, konnten wir hier unsere Verkäufe um 49,8% steigern. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 6.929 leichte Nutzfahrzeuge, 14.394 Lkw und 2.072 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 21.374 Fahrzeuge: 13.308 leichte Nutzfahrzeuge, 7.066 Lkw und 1.000 Busse – das waren insgesamt 1,8% mehr als im Vorjahr. Die beliebtesten Konzernmodelle waren dort der Transporter und der Amarok. In China verringerten sich die Verkäufe um 0,8% auf 4.843 Einheiten, davon entfielen 2.781 Fahrzeuge auf leichte Nutzfahrzeuge, 1.858 auf Lkw und 204 auf Busse.

AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2018	2017	(%)
Europa/Übrige Märkte	299.325	283.355	+ 5,6
Westeuropa	231.678	220.398	+ 5,1
Zentral- und Osteuropa	38.939	34.474	+ 13,0
Übrige Märkte	28.708	28.483	+ 0,8
Nordamerika	5.220	6.957	- 25,0
Südamerika	45.015	34.976	+ 28,7
davon: Brasilien	23.395	15.616	+ 49,8
Asien-Pazifik	21.374	20.994	+ 1,8
davon: China	4.843	4.882	- 0,8
Weltweit	370.934	346.282	+ 7,1
Volkswagen Nutzfahrzeuge	258.800	249.951	+ 3,5
Scania	46.778	43.608	+ 7,3
MAN	65.356	52.723	+ 24,0

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

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

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

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren im Zeitraum Januar bis Juni 2018 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über zwei Drittel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Volkswagen Finanzdienstleistungen sowie die Finanzdienstleistungsaktivitäten von Scania und Porsche Holding Salzburg ein.

Im ersten Halbjahr 2018 waren die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen weiterhin sehr beliebt. Im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft übertraf die Zahl der Neuverträge mit weltweit 3,9 (3,6) Mio. Kontrakten den Vergleichswert 2017. Der Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) belief sich in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen im Berichtszeitraum auf 33,5 (33,5)%. Der Gesamtvertragsbestand lag am 30. Juni 2018 mit 19,3 Mio. Einheiten um 4,8% über dem Stand vom 31. Dezember 2017.

In Europa/Übrige Märkte nahm die Zahl der unterzeichneten Neuverträge in den ersten sechs Monaten 2018 um 8,0% auf 2,9 Mio. Einheiten zu. Der Gesamtvertragsbestand zum 30. Juni 2018 stieg im Vergleich zum Jahresende 2017 um 4,7% auf 14,0 Mio. Kontrakte; davon entfielen 6,7 Mio. Verträge (+4,7%) auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Am Ende des Berichtszeitraums lag der Vertragsbestand in Nordamerika mit 2,8 (2,7) Mio. Kontrakten über dem Niveau vom 31. Dezember 2017. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,8 (1,8) Mio. Verträge. Die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge legte im Vergleich zum Vorjahr um 9,1% auf 451 Tsd. Kontrakte zu.

In Südamerika wurden von Januar bis Juni dieses Jahres 105 (98) Tsd. neue Kontrakte abgeschlossen. Der Gesamtvertragsbestand war Ende Juni mit 489 Tsd. Einheiten um

9,0% niedriger als am Jahresende 2017. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Raum Asien-Pazifik waren die neuen Vertragsabschlüsse mit 413 Tsd. Einheiten um 14,6% höher als im Vorjahr. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 30. Juni 2018 auf 2,0 Mio. Kontrakte; ein Anstieg von 10,7% im Vergleich zum 31. Dezember 2017. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,5 Mio. Verträge (+4,5%).

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im ersten Halbjahr 2018 stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation um 5,8% auf 5.575.490 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Joint Ventures). Grund dafür war insbesondere die höhere Nachfrage in Europa, China und Brasilien. Der Auslandsabsatz erhöhte sich im Berichtszeitraum um 6,1%. Im Inland übertraf der Absatz den Vorjahreswert um 3,5%. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz sank auf 12,5 (12,8)%.

PRODUKTION

Von Januar bis Juni 2018 stieg die Produktion des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 6,5% auf insgesamt 5.785.559 Fahrzeuge. Im Inland lag die Fertigung bei 1.326.997 Einheiten, ein Rückgang von 1,8%. Die Inlandsquote sank auf 22,9 (24,9)%.

LAGERBESTÄNDE

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am 30. Juni 2018 über dem Stand zum Jahresende 2017 und dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

BELEGSCHAFT

Am 30. Juni 2018 beschäftigte der Volkswagen Konzern 625.006 aktive Mitarbeiter; weitere 8.716 Mitarbeiter befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit. Zusätzlich standen 15.970 junge Menschen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des ersten Halbjahres 2018 erhöhte sich die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns im Vergleich zum 31. Dezember 2017 um 1,2% auf 649.692 Mitarbeiter. Dazu trugen im Wesentlichen der volumenbedingte Aufbau, die Einstellung von Fachkräften im In- und Ausland sowie der Personalanstieg in unseren neuen Werken in China bei. Im Inland waren 288.544 Arbeitnehmer beschäftigt, ein Anstieg von 0,4% gegenüber dem Stand vom Jahresende 2017. Die Inlandsquote verringerte sich auf 44,4 (44,8)%.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

ANWENDUNG NEUER RECHNUNGSLEGUNGSSTANDARDS

Zum 1. Januar 2018 trat die Pflicht zur Anwendung des IFRS 9 „Finanzinstrumente“ und des IFRS 15 „Umsatzerlöse aus Kundenverträgen“ in Kraft.

IFRS 9 ändert die Bilanzierungsvorschriften für die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, für Wertberichtigungen von finanziellen Vermögenswerten und für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen. Teile der bisher im Finanzergebnis erfassten Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten werden nun direkt in den Umsatzerlösen und im Sonstigen betrieblichen Ergebnis berücksichtigt. Daraus ergibt sich ein stärkerer Einfluss auf das Operative Ergebnis.

IFRS 15 fasst die Bilanzierungsvorschriften zur Umsatzrealisierung neu. In diesem Zusammenhang wurde auch der Ausweis der Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden angepasst und eine Zuordnung zu denjenigen Funktionsbereichen vorgenommen, über die sie gebildet wurden.

Zudem waren Aufwendungen für einzelne Vertriebsprogramme umzugliedern.

Die oben beschriebenen Sachverhalte führten unter anderem zu Anpassungen der Vorjahreswerte der Gewinn- und Verlustrechnung. Die Kosten der Umsatzerlöse, die Vertriebs- und Verwaltungskosten sowie das Sonstige betriebliche Ergebnis waren im Zusammenhang mit dem geänderten Ausweis aus der Auflösung von Rückstellungen anzupassen; aufgrund der Umgliederung von Aufwendungen für einzelne Vertriebsprogramme verringerten sich die Umsatzerlöse und Vertriebskosten. Das Operative Ergebnis blieb unverändert. Durch IFRS 9 wurden das Finanzergebnis und in der Folge auch das Ergebnis vor Steuern, die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag sowie das Ergebnis nach Steuern geringfügig angepasst.

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 Zeitraum Januar bis Juni 2018 ergaben sich im Operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik in Höhe von –1,6 Mrd.€ im Bereich Pkw. Sie resultierten im Wesentlichen aus dem im Juni erlassenen Bußgeldbescheid der Staatsanwaltschaft Braunschweig (1,0 Mrd.€), durch den das laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren gegen die Volkswagen AG beendet wurde, sowie aus höheren Rechtsverteidigungskosten.

ABFINDUNG AN DIE MINDERHEITSAKTIONÄRE DER MAN SE

Im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung und des Ausgleichsanspruchs an die Minderheitsaktionäre der MAN SE hat das Oberlandesgericht München Ende Juni 2018 rechtskräftig entschieden, dass der jährliche Ausgleichsanspruch je Aktie anzuheben ist. Die in erster Instanz vom Landgericht München I erhöhte Abfindung je Aktie wurde bestätigt. Durch die Neubewertung der Andienungs- und Ausgleichsrechte ergab sich im Übrigen Finanzergebnis ein Aufwand von 0,4 Mrd.€, der sich in der Bilanz in der Position „Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ niederschlägt.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Im ersten Halbjahr 2018 erzielte der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 119,4 Mrd.€. Der Anstieg um 3,5% war im Wesentlichen auf den gestiegenen Fahrzeugabsatz sowie die gute Geschäftsentwicklung im Konzernbereich Finanzdienstleistungen zurückzuführen, denen eine negative Wechselkursentwicklung entgegenwirkte. Die Effekte aus der Anwendung der neuen internationalen Rechnungslegungsstandards glichen sich weitgehend aus. Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete 79,8 (80,0)% seiner Umsatzerlöse im Ausland.

Das Bruttoergebnis fiel mit 24,8 Mrd.€ um 1,1 Mrd.€ höher aus als im Vorjahreszeitraum. Die Bruttomarge belief sich auf 20,8 (20,6)%.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen verbesserte sich in den ersten sechs Monaten 2018 um 0,9 Mrd.€ auf 9,8 Mrd.€, die operative Rendite vor Sondereinflüssen erhöhte sich auf 8,2 (7,7)%. Hierzu trugen im Wesentlichen Volumenverbesserungen bei, während die seit Jahresbeginn hier zu erfassende Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten und eine geringere Aktivierungsquote von Entwicklungskosten einen negativen Einfluss hatten. Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik in Höhe von –1,6 Mrd.€ belasteten das Operative Ergebnis. Infolgedessen nahm das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns gegenüber Vorjahr um 0,8 Mrd.€ auf 8,2 Mrd.€ ab. Die operative Umsatzrendite ging auf 6,8 (7,7)% zurück.

Das Finanzergebnis erhöhte sich um 0,9 Mrd.€ auf 0,8 Mrd.€. Geringere Aufwendungen aus der stichtagsbezogenen Bewertung derivativer Finanzinstrumente zur Absicherung des Finanzierungsgeschäfts, positive währungsbezogene Bewertungseffekte und niedrigere Zinsaufwendungen hatten einen positiven, die Neubewertung der Andienungs- und Ausgleichsrechte im Zusammenhang mit

dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE hatte einen negativen Einfluss. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen lag auf dem Niveau des Vorjahres, das durch die Neubewertung der Anteile an HERE infolge der Beteiligung weiterer Investoren positiv beeinflusst war. Das Ergebnis der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen übertraf den Vorjahreswert.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns stieg im Berichtszeitraum um 2,0% auf 9,0 Mrd.€. Das Ergebnis nach Steuern nahm im Vergleich zum Vorjahr um 0,1 Mrd.€ auf 6,6 Mrd.€ zu.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Im Zeitraum Januar bis Juni 2018 erwirtschaftete der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse in Höhe von 101,7 Mrd.€, die insbesondere aufgrund positiver Volumeneffekte um 3,3 Mrd.€ über dem Vorjahreswert lagen; die negative Wechselkursentwicklung hatte einen gegenläufigen Einfluss. Sowohl in den Bereichen Pkw und Nutzfahrzeuge als auch im Bereich Power Engineering waren die Umsatzerlöse höher als im ersten Halbjahr 2017. Da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden, schlägt sich die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder.

Die Kosten der Umsatzerlöse stiegen vor allem volumenbedingt sowie aufgrund höherer ergebniswirksam verrechneter Forschungs- und Entwicklungskosten; Produktkostenoptimierungen hatten einen gegenläufigen Effekt. Ihr Anteil an den Umsatzerlösen war aber leicht rückläufig. Mit 6,6 (6,9)% ging der Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F & E-Quote) – zurück.

Die Vertriebskosten und auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen nahmen gegenüber Vorjahr ab. Der Rückgang resultierte aus vorzunehmenden Umgliederungen von Aufwendungen in die Umsatzerlöse infolge des neuen IFRS 15, aus dem Verkauf der PGA-Gruppe im Juni 2017 sowie aus positiven Wechselkurseinflüssen. Die Verwaltungskosten erhöhten sich im ersten Halbjahr 2018, ihr Anteil an den Umsatzerlösen blieb dabei jedoch unverändert. Das Sonstige betriebliche Ergebnis ging vor allem aufgrund der im Berichtszeitraum erfassten Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik und der seit Jahresbeginn hier erfassten

Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting um 1,7 Mrd.€ auf –1,9 Mrd.€ zurück.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile fiel mit 6,9 Mrd.€ im ersten Halbjahr 2018 um 0,8 Mrd.€ niedriger aus als im Vorjahr. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus im Berichtszeitraum erfassten Sondereinflüssen im Zusammenhang mit der Dieselthematik, höheren ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten (vor allem geringere Aktivierungen von Vorleistungen) und der seit Jahresbeginn hier erfassten Fair-Value-Bewertung von bestimmten Derivaten. Der gestiegene Fahrzeugabsatz hatte einen positiven Einfluss. Die operative Umsatzrendite belief sich auf 6,8 (7,8)%. Ohne Berücksichtigung der Sondereinflüsse erhöhte sich das Operative Ergebnis des Automobilbereichs auf 8,5 (7,7) Mrd.€. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen stieg auf 8,4 (7,8)%. Wir profitieren im Operativen Ergebnis von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzeinnahmen, da die Ergebnisse der Joint Ventures im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden.

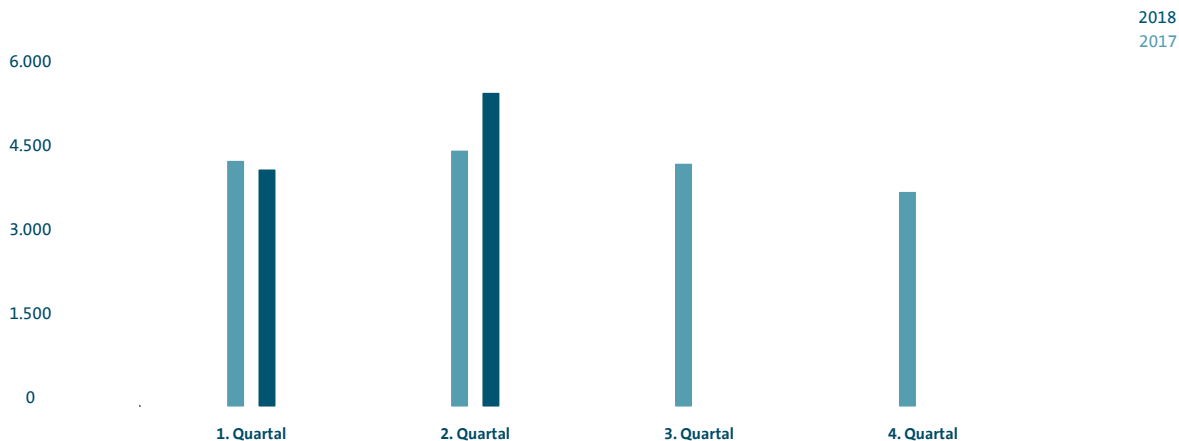
ERTRAGSLAGE IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI

Mio. €	2018	2017
Pkw		
Umsatzerlöse ¹	81.766	79.557
Operatives Ergebnis	5.649	6.654
Operative Umsatzrendite (in %) ¹	6,9	8,4
Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	18.312	17.252
Operatives Ergebnis	1.275	1.043
Operative Umsatzrendite (in %)	7,0	6,0
Power Engineering		
Umsatzerlöse	1.637	1.579
Operatives Ergebnis	–58	–46
Operative Umsatzrendite (in %)	–3,5	–2,9

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN

Volkswagen Konzern in Mio. €

**Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen**

In den ersten sechs Monaten 2018 beliefen sich die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 17,7 Mrd.€; sie lagen insbesondere aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens um 4,1% über dem Vorjahreswert.

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich leicht überproportional um 0,6 Mrd.€ auf 14,4 Mrd.€. Die Vertriebskosten nahmen zu, ihr Anteil an den Umsatzerlösen blieb dabei nahezu unverändert. Die Verwaltungskosten und auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen stiegen deutlich an. Im Vergleich zum Vorjahr führte insbesondere der Volumenanstieg zu gestiegenen Aufwendungen.

Das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs fiel mit 1,3 Mrd.€ um 2,3% höher aus als im Vorjahr. Die operative Umsatzrendite lag bei 7,3 (7,5)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

Im Zeitraum Januar bis Juni 2018 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 20,3 Mrd.€, der um 0,8 Mrd.€ über dem Vorjahreswert lag. Die Veränderung im Working Capital war mit –15,5 Mrd.€ vor allem aufgrund deutlich geringerer Mittelabflüsse aus der Dieselthematik um 6,9 Mrd.€ weniger belastet als ein Jahr zuvor. In der Folge verbesserte sich der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft um 7,7 Mrd.€ auf 4,8 Mrd.€. Von den im ersten Halbjahr 2018 erfassten Sondereinflüssen führte die Zahlung der Geldbuße aus dem Ordnungswidrigkeitenverfahren zu einem Mittelabfluss.

Die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft lag mit 7,2 (7,0) Mrd.€ über dem Vorjahreswert.

Aus der Finanzierungstätigkeit ergab sich ein Mittelzufluss von 6,4 (12,6) Mrd.€. Die Finanzierungstätigkeit beinhaltet im Wesentlichen die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG, die Begebung einer Hybridanleihe

sowie die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden.

Am 30. Juni 2018 lag der Zahlungsmittelbestand des Volkswagen Konzerns laut Kapitalflussrechnung bei 21,2 (21,9) Mrd.€.

Ende Juni 2018 verzeichnete der Volkswagen Konzern eine Netto-Liquidität in Höhe von –121,5 Mrd.€; am Jahresende 2017 hatte sie bei –119,1 Mrd.€ gelegen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Der Brutto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile fiel im ersten Halbjahr 2018 mit 15,5 Mrd.€ um 0,6 Mrd.€ höher aus als ein Jahr zuvor. Der guten Ergebnisentwicklung standen die im Berichtszeitraum erfassten Sondereinflüsse, die zum Großteil auszahlungswirksam waren, sowie im Vorjahresvergleich geringere Dividenden der chinesischen Joint Ventures entgegen. Die Veränderung des Working Capital um 7,6 Mrd.€ auf –5,2 Mrd.€ spiegelt im Wesentlichen die im Berichtszeitraum deutlich geringeren Mittelabflüsse aus der Dieselthematik wider. In der Folge erhöhte sich der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft auf 10,2 (2,0) Mrd.€.

Mit 6,9 (6,8) Mrd.€ war die Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft des Konzernbereichs Automobile auf dem Niveau des Vorjahres. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) lagen mit 4,4 (4,2) Mrd.€ über dem Wert des ersten Halbjahres 2017, die Sachinvestitionsquote blieb nahezu unverändert bei 4,3 (4,2)%. Die Investitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen, sowie in die ökologische Ausrichtung der Modellpalette, die Elektrifizierung des Antriebsstrangs und die modularen Baukästen. Mit 2,5 (2,9) Mrd.€ nahmen

**FINANZIELLE SITUATION IN DEN BEREICHEN PKW,
NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING
VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI**

Mio. €	2018	2017
Pkw		
Brutto-Cash-flow	13.169	12.866
Veränderung Working Capital	-4.125	-11.902
Cash-flow laufendes Geschäft	9.044	964
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-5.955	-5.710
Netto-Cash-flow	3.090	-4.746
Nutzfahrzeuge		
Brutto-Cash-flow	2.125	1.871
Veränderung Working Capital	-860	-830
Cash-flow laufendes Geschäft	1.266	1.041
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-848	-1.034
Netto-Cash-flow	418	6
Power Engineering		
Brutto-Cash-flow	163	107
Veränderung Working Capital	-265	-79
Cash-flow laufendes Geschäft	-102	28
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-59	-84
Netto-Cash-flow	-161	-56

die aktivierten Entwicklungskosten ab. In der Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ stand im Wesentlichen die Investition in das neu gegründete Joint Venture mit Anhui Jianghuai Automobile (JAC) der teilweisen Veräußerung von Anteilen an der There Holding gegenüber. Im Vorjahr waren der Erwerb der Anteile an Navistar sowie die teilweise Veräußerung der PGA Group enthalten.

Der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile lag im Berichtszeitraum im Wesentlichen aufgrund deutlich geringerer Mittelabflüsse aus der Dieselthematik mit 3,3 Mrd. € um 8,1 Mrd. € über dem Vorjahreswert.

In der Finanzierungstätigkeit flossen in den ersten sechs Monaten 2018 Mittel in Höhe von -2,7 Mrd. € ab, im Vorjahr war ein Zufluss von 6,9 Mrd. € zu verzeichnen. An die Aktionäre der Volkswagen AG wurde im Mai 2018 eine gegenüber Vorjahr um 1,0 Mrd. € höhere Dividende von 2,0 Mrd. € ausgeschüttet. Die im Juni 2018 über die Volkswagen International Finance N.V. erfolgreich platzierte Dual-Tranche-Hybridanleihe im Gesamtnennbetrag von 2,75 Mrd. € führte zu einem Mittelzufluss. Sie besteht zum einen aus einer 1,25 Mrd. € Anleihe, die mit einem Kupon von 3,375% ausgestattet und erstmals nach sechs Jahren kündbar ist, und zum anderen aus einer 1,5 Mrd. € Anleihe, die einen Kupon von 4,625% hat und erstmals nach zehn Jahren gekündigt werden kann. Beide Tranchen besitzen eine unbefristete

Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – das Eigenkapital. Von der Hybridanleihe waren 2,75 Mrd. € als Kapitaleinzahlung zu klassifizieren, die die Netto-Liquidität erhöhten. Des Weiteren berücksichtigt die Finanzierungstätigkeit die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden.

Ende Juni 2018 übertraf die Netto-Liquidität des Konzernbereichs Automobile mit 26,3 Mrd. € den Wert vom Jahresende 2017 um 3,9 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Von Januar bis Juni 2018 erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 4,9 (4,6) Mrd. €. Aufgrund des gestiegenen Geschäftsvolumens war die Mittelbindung im Working Capital mit 10,2 (9,6) Mrd. € höher als im ersten Halbjahr 2017. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft lag bei -5,4 (-4,9) Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts nahm im Vergleich zum Vorjahr auf 0,3 (0,2) Mrd. € zu.

Die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen enthält vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und anderen Finanzschulden; insgesamt flossen Mittel in Höhe von 9,1 (5,7) Mrd. € zu.

Die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen belief sich am 30. Juni 2018 auf -147,8 Mrd. €, zum 31. Dezember 2017 waren es -141,5 Mrd. €.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Am Ende des ersten Halbjahres 2018 verzeichnete der Volkswagen Konzern eine um 4,5% über dem Wert vom 31. Dezember 2017 liegende Bilanzsumme von 441,1 Mrd. €. Das Eigenkapital des Konzerns stieg auf 113,9 (109,1) Mrd. €. Die Eigenkapitalquote lag unverändert bei 25,8 (25,8)%. Aufgrund der Umsetzung der neuen internationalen Rechnungslegungsstandards kam es zu einer Anpassung der Eröffnungsbilanz des Volkswagen Konzerns zum 1. Januar 2018. Zum 31. Dezember 2017 blieben die Werte bis auf Verschiebungen innerhalb des Eigenkapitals unverändert.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Am 30. Juni 2018 waren die Sachanlagen im Konzernbereich Automobile geringer, während die Immateriellen Vermögenswerte im Vergleich zum 31. Dezember 2017 annähernd unverändert blieben. Die At Equity bewerteten Anteile gingen im Wesentlichen aufgrund der Dividendenbeschlüsse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zurück. Die gute Geschäftsentwicklung der chinesischen Joint Ventures sowie der Zugang der Anteile an dem Joint Venture mit JAC hatten einen gegenläufigen Einfluss. Die Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte waren unter anderem aufgrund von negativen Einflüssen aus der Derivatebewertung rückläufig. Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte um 1,9% unter dem Wert zum Jahresende 2017.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 13,7% zu; die darin enthaltenen Vorräte stiegen im Wesentlichen produktionsbedingt. Die in den kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerten enthaltenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich volumenbedingt deutlich. Am 30. Juni 2018 verzeichnete der Automobilbereich einen um 20,3% über dem Wert vom 31. Dezember 2017 liegenden Zahlungsmittelbestand in Höhe von 16,6 Mrd. €.

Am Ende des ersten Halbjahres 2018 war das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile mit 86,3 Mrd. € um 4,7 Mrd. € höher als am 31. Dezember 2017. Positiven Einfluss hatten die gute Ergebnisentwicklung und die im Juni 2018 begebene Hybridanleihe. Die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG, negative Effekte aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung und aus der Währungsumrechnung sowie einmalige Einflüsse aus der Erstanwendung der neuen internationalen Rechnungslegungsstandards minderten das Eigenkapital. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen der RENK AG und der AUDI AG zuzurechnen. Da diese insgesamt geringer waren als die dem Konzernbereich Finanzdienstleistungen zugeordneten Anteile von Minderheiten am Eigenkapital, ergab sich für den im Abzug ermittelten Konzernbereich Automobile ein negativer Wert.

Mit 69,7 (69,8) Mrd. € lagen die Langfristigen Schulden auf dem Niveau vom Ende des letzten Geschäftsjahres. Die darin enthaltenen Langfristigen Finanzschulden nahmen ab.

Am Ende der ersten sechs Monate 2018 übertrafen die Kurzfristigen Schulden insgesamt den Wert vom Jahresende 2017 um 5,5%. Die Kurzfristigen Finanzschulden veränderten sich unter anderem durch Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten auf –3,2 (–0,5) 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 negativ. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen nahmen volumenbedingt zu. Die kurzfristigen Sonstigen Schulden stiegen gegenüber dem 31. Dezember 2017 deutlich an. Die Position „Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ umfasst im Wesentlichen die Verbindlichkeit für die Verpflichtung zum Erwerb der ausstehenden MAN Aktien; infolge des Beschlusses im Spruchverfahren wurde die Position auf 4,2 (3,8) Mrd. € entsprechend angepasst.

Am 30. Juni 2018 lag die Bilanzsumme des Konzernbereichs Automobile mit 229,5 Mrd. € um 3,8% über dem Jahresende 2017.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	30.06.2018	31.12.2017
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	108.288	111.277
Kurzfristige Vermögenswerte	68.970	60.052
Bilanzsumme	177.258	171.329
Eigenkapital	71.270	66.449
Langfristige Schulden	54.120	55.118
Kurzfristige Schulden	51.869	49.762
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	27.505	27.005
Kurzfristige Vermögenswerte	18.619	16.908
Bilanzsumme	46.123	43.913
Eigenkapital	12.097	12.194
Langfristige Schulden	14.817	13.975
Kurzfristige Schulden	19.209	17.744
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	2.504	2.629
Kurzfristige Vermögenswerte	3.575	3.250
Bilanzsumme	6.079	5.879
Eigenkapital	2.896	2.963
Langfristige Schulden	721	711
Kurzfristige Schulden	2.462	2.205

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Ende Juni 2018 übertraf die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 211,7 Mrd. € den Wert vom 31. Dezember 2017 um 5,3%.

Insgesamt stiegen die Langfristigen Vermögenswerte im Vergleich zum Jahresende 2017 um 4,4%; die darin enthaltenen langfristigen Forderungen erhöhten sich im Wesentlichen aufgrund des Geschäftswachstums.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 6,5% zu. Aufgrund der Überarbeitung der Klassifizierung von Finanzinstrumenten durch den IFRS 9 kam es zu einer Umgliederung insbesondere von Forderungen aus Finanzdienstleistungen in die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen, die in der Position „Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte“ enthalten sind. Der Zahlungsmittelbestand im Finanzdienstleistungsbereich hatte am Bilanzstichtag eine Höhe von 5,1 (4,6) Mrd. €. Rund 48,0 (47,6)% der Aktiva des Volkswagen Konzerns entfielen Ende des ersten Halbjahres 2018 auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Ende Juni 2018 lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 27,6 Mrd.€ auf dem Niveau vom 31. Dezember 2017. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 13,0 (13,7)%.

Die Langfristigen Schulden fielen im Wesentlichen aufgrund gestiegener langfristiger Finanzschulden zur Refinanzierung des Geschäftsvolumens um 3,8% höher aus.

Die Kurzfristigen Schulden stiegen insgesamt um 8,1%, die darin enthaltenen Kurzfristigen Finanzschulden nahmen deutlich zu, auch die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen waren höher als zum Jahresende 2017.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft lag mit 31,2 (31,4) Mrd.€ auf dem Niveau des Vorjahresbilanzstichtages.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Im zweiten Quartal 2018 ergaben sich Sondereinflüsse aus der Dieselthematik, die das Operative Ergebnis belasten. Unsere Prognose für das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen für den Konzern und den Bereich Pkw bleibt bestehen, die Prognose für das Operative Ergebnis inklusive Sondereinflüsse haben wir abgesenkt. In der Folge wird die Kapitalrendite (RoI) leicht unter dem Niveau des Vorjahres liegen. Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2018 finden Sie auf Seite 24.

Bei bestimmten als Pkw zugelassenen T6-Modellen (Klasse M1) mit Euro-6-Dieselmotoren wurde im Rahmen der Prüfung der Übereinstimmung der laufenden Neuproduktion mit dem genehmigten Typ (Conformity of Production) festgestellt, dass bestimmte technische Werte nicht vollumfänglich bestätigt werden konnten. Zur Sicherstellung dieser Übereinstimmung der Neuproduktion entwickelte die Volkswagen AG eine Softwaremaßnahme, die Ende Februar 2018 durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) genehmigt und in der Neuproduktion sowie auf bis dahin noch nicht ausgelieferte (insgesamt circa 30.000) Neufahrzeuge angewandt wurde. Die Volkswagen AG führte außerdem In-Use-Tests durch, um zu prüfen, ob die circa 200.000 bereits im Markt befindlichen T6-Gebrauchtfahrzeuge die technischen Werte einhalten. Die auf Vorschlag der Volkswagen AG durchgeführten Prüfungen fanden in enger Abstimmung mit dem KBA statt, das dieses Verfahren in einem Bescheid vom 1. März 2018 aufgenommen hat. Die Ergebnisse dieser Tests zeigen, dass die technischen Werte bei den T6-Gebrauchtfahrzeugen eingehalten werden.

Am 2. März 2018 wies das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die erste geänderte Sammelklage (First Class Action Complaint) wegen des angeblichen Handels von Anleihen zu künstlich überhöhten Preisen und wegen des Wertverlusts dieser Anleihen nach der Bekanntgabe der „Notices of Violation“ durch die U.S. Environmental Protection Agency (EPA) in vollem Umfang ab, gestattete jedoch die Einreichung einer zweiten geänderten Klage. Am 2. April 2018 reichten die Kläger eine zweite geänderte Sammelklage ein, bezüglich der die Volkswagen AG eine Abweisung beantragt hat.

Am 5. März 2018 gab ein Gericht im US-Bundesstaat Tennessee einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Tennessee gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Den Anträgen von Volkswagen und Tennessee auf Einlegung von Rechtsmitteln wurde stattgegeben.

Am 12. März 2018 gab ein Staatsgericht in Minnesota einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Minnesota gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Volkswagen hat bezüglich der Entscheidung Beschwerde eingelegt.

Am 15. März 2018 reichten die Hauptrechtsbeistände der Kläger in Bezug auf kartellrechtliche Verfahren gegen deutsche Automobilhersteller im Northern District von Kalifornien im Auftrag einer mutmaßlichen indirekten Käuferklasse und einer mutmaßlichen direkten Käuferklasse konsolidierte, geänderte Sammelklagen gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen sowie andere Hersteller ein. In den konsolidierten, geänderten Klagen wird behauptet, dass die Beklagten sich seit den 1990ern zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abstimmten, indem sie einen Austausch sensibler Geschäftsinformationen vereinbart hätten und unrechtmäßige Vereinbarungen bezüglich Technik, Kosten und Lieferanten eingegangen seien. Des Weiteren behaupten die Kläger, dass die Beklagten eine Beschränkung der Größe der AdBlue-Tanks vereinbart hätten, um sicherzustellen, dass die US-Emissionsregulierungsbehörden keine eingehende Überprüfung des Emissionskontrollsystems in Fahrzeugen der Beklagten vornehmen würden und dass diese Vereinbarung für Volkswagen den Anstoß zur Erstellung des „Defeat Device“ gegeben hätte. In den Klagen wird überdies behauptet, dass die Beklagten sich bei der Festlegung des Preises des für ihre Automobile verwendeten Stahls abgestimmt hätten, indem sie mit deutschen Stahlherstellern eine Absprache zur Anwendung einer Zwei-Komponenten-Preisformel für Stahlkäufe getroffen hätten und eng zusammenarbeiteten, um der Förderung von Dieselfahrzeugen dienende, wissenschaftliche Studien zu erstellen. Am 17. Mai 2018 reichten alle Beklagten einen gemeinsamen Antrag auf Abweisung der zwei konsolidierten Sammelklagen ein. Am 24. Mai 2018 reichten die Beklagten auf Seiten von Volkswagen auch einen Einzelantrag auf Klageabweisung unter Geltendmachung von speziell auf sie zutreffenden Gründen ein. Die schriftlichen Stellungnahmen zu den Anträgen liegen mittlerweile vollständig vor, eine Anhörung ist derzeit für den 17. September 2018 anberaumt.

Am 22. März 2018 teilten die Volkswagen AG, bestimmte Tochterunternehmen und der Attorney General von Arizona einem Staatsgericht in Arizona mit, dass bezüglich der Verbraucherschutzrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Klagen in Arizona eine Vereinbarung erzielt worden sei. Am 24. Mai 2018 wies das zuständige Gericht auf Antrag beider Parteien die Klage in Arizona endgültig ab.

In Südkorea wurde die Freigabe für die letzten Fahrzeugcluster des Motortyps EA 189 am 28. März 2018 erteilt.

Das südkoreanische Umweltministerium hat bestimmte Emissionsstrategien in der Motorsteuerungssoftware verschiedener Dieselfahrzeuge mit einem V6- oder V8-Motor der Emissionsnorm Euro 6 als unzulässige Abschalteneinrichtung qualifiziert und am 4. April 2018 einen Rückruf angeordnet, gleiches gilt in Bezug auf das Dynamic Shift Program (DSP) in der Getriebesteuerung einiger Audi Fahrzeugmodelle.

Am 11. April 2018 gab ein Staatsgericht in Texas einem Antrag auf Einleitung eines Eilverfahrens (summary judgment) bezüglich der vom Attorney General von Texas gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Das Gericht in Texas wies den Antrag von Volkswagen auf eine erneute Prüfung beziehungsweise die Einlegung von Rechtsmitteln ab.

Am 16. April 2018 wies das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die von der Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida und Salt Lake County, Utah auf bundesstaatlicher und kommunaler Ebene erhobenen Umweltschutzklagen gegen bestimmte Tochterunternehmen der Volkswagen AG endgültig ab. Als Begründung führte das Gericht vorstehend benannte, derzeit in Tennessee, Minnesota, Texas sowie bei weiteren Staatsgerichten anhängige Verfahren an, in denen dieselbe Frage des Verhältnisses von US-Bundesrecht zum Recht von einzelnen US-Bundesstaaten verhandelt wird. Die Bezirke haben bezüglich der Entscheidung Einspruch eingelegt.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren eröffnet. Überdies bestätigte die Staatsanwaltschaft Stuttgart, dass sie unter anderem gegen den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG in seiner Eigenschaft als Mitglied des Vorstands der Porsche SE bezüglich seiner eventuellen Beteiligung an einer möglichen Marktmanipulation in Zusammenhang mit der gleichen Thematik ermittelt.

Des Weiteren hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart bezüglich der Dieseldematik strafrechtliche Ermittlungen gegen ein Vorstandsmitglied, einen Mitarbeiter und einen ehemaligen Mitarbeiter der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wegen des Verdachts auf Betrug und unzulässige Werbung eingeleitet. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Die Untersuchungen befinden sich in einem frühen Stadium. Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten. Sollten sich Erkenntnisse ergeben, die ein vorwerfbares Verhalten oder ein Organisationsverschulden begründen, wird der Vorstand beziehungsweise der Aufsichtsrat entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Am 18. April 2018 stimmten die EPA und die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien das California Air Resources Board (CARB) der zweiten Phase der emissionsbe-

zogenen Anpassung betroffener 2,0 l TDI-Fahrzeuge mit Motoren der dritten Generation zu.

Damit konnten die Freigabeprozesse für die technischen Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge des Motortyps EA 189 – mit Ausnahme von Chile – in allen Ländern abgeschlossen werden.

Am 19. April 2018 genehmigte das US-Bundesgericht in der in Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die Vereinbarung der Parteien über die Verschiebung der zuvor für den 11. Mai 2018 angesetzten Anhörung zu dem Antrag der Beklagten auf Abweisung der konsolidierten Sammelklage, die auf den Vorwurf abstellt, die Beklagte habe die Existenz von Abschalteneinrichtungen in mit Automatikgetriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi verschleiert. Diese Anhörung wurde erneut verschoben.

Am 25. April 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Maryland (Department of the Environment) eine Vereinbarung bekannt, wonach umweltrechtliche Ansprüche des Bundesstaates Maryland und verbleibende Verbraucheransprüche wegen Rückgabe beziehungsweise Unterlassung beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht Maryland am 3. Mai 2018 genehmigtes Consent Decree.

Die Gerichte von Ontario und Quebec erteilten jeweils am 19. beziehungsweise 25. April 2018 die Genehmigung für einen Vergleich mit Verbrauchern, der seitens der Volkswagen AG und anderen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in Bezug auf 3,0 l TDI-Fahrzeuge geschlossen wurde.

Am 1. Mai 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des US-Bundesstaates West Virginia eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des US-Bundesstaates West Virginia beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht West Virginia am 1. Mai 2018 genehmigtes Consent Decree.

Am 29. August 2017 reichten Kläger beim US District Court für den Eastern District von New York im Auftrag einer mutmaßlichen Käuferklasse von American Depository Receipts der Volkswagen AG eine Klage gegen die Volkswagen AG und drei frühere sowie ein amtierendes Vorstandsmitglied ein. Die Kläger machen im Rahmen des US Securities Exchange Act von 1934 Ansprüche geltend, wonach die Beklagten bezüglich der Compliance-Maßnahmen der Volkswagen AG – insbesondere in wettbewerbs- und kartellrechtlicher Hinsicht – wesentliche Falschaussagen getätigt und Tatsachen ausgelassen haben sollen. Die Kläger reichten am 13. Juli 2018 eine geänderte Klage ein. Die Beklagten beabsichtigen zu beantragen, diese Klage abzuweisen.

Am 18. Mai 2018 stimmten die EPA und die CARB einer emissionsbezogenen Anpassung von Fahrzeugen der Generation 1.1 mit V6 3,0 l TDI-Motoren zu. Am 13. Juli 2018 haben die EPA und die CARB die Anpassungsmaßnahme für Fahrzeuge mit V6 3,0 l TDI-Motor der Generation 1.2 genehmigt.

Am 22. Mai 2018 reichten Kläger eine konsolidierte Sammelklage im Auftrag einer mutmaßlichen Klasse von bei

Franchise-Handelsbetrieben tätigen Volkswagen Vertriebsmitarbeitern ein. Am 7. Juni 2018 bestellte das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ den Rechtsbeistand der Kläger als Interims-Hauptrechtsbeistand für die mutmaßliche Klasse.

Am 28. Mai 2018 wurde eine beim Bezirksgericht (Provincial Court) von Quebec eingereichte Sammelklage im Hinblick auf Ansprüche bezüglich Aktien der Volkswagen AG und American Depositary Receipts zugelassen.

Am 1. Juni 2018 wurde beim Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ eine Änderungsanzeige des mit dem US-Justizministerium (DoJ) und der EPA abgeschlossen dritten Partial Consent Decrees eingereicht, wonach bestimmte Fälligkeitstermine in Bezug auf die jährliche Berichterstattung geändert wurden.

Am 5. Juni 2018 gab ein Staatsgericht in Illinois einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Illinois gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen statt. Der Bundesstaat hat bezüglich der Entscheidung Einspruch eingelegt.

Am 6. Juni 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des US-Bundesstaats Oklahoma eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des Bundesstaats Oklahoma beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht Oklahoma am 6. Juni 2018 genehmigtes Consent Decree.

Im Rahmen der Durchsuchungsmaßnahmen vom 11. Juni 2018 wurde bekannt, dass die Staatsanwaltschaft München II das dort anhängige Ermittlungsverfahren ausgeweitet hat. Dem zugrundeliegenden Durchsuchungsbeschluss lässt sich entnehmen, dass nunmehr auch gegen den Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG (zugleich Vorstandsmitglied der Volkswagen AG) und ein weiteres aktives Vorstandsmitglied der AUDI AG ermittelt wird. Vorgeworfen wird beiden Beschuldigten unter anderem Betrug im Zusammenhang mit dem Verkauf von Dieselfahrzeugen auf dem europäischen Markt im Zeitraum nach Herbst 2015. Der Vorstandsvorsitzende der AUDI AG wurde am 18. Juni 2018 festgenommen und befindet sich seitdem in Untersuchungshaft. Die Staatsanwaltschaft München II ermittelt in diesem Zusammenhang derzeit gegen 20 Personen. Die AUDI AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Die Untersuchungen befinden sich in einem frühen Stadium. Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten. Sollten sich Erkenntnisse ergeben, die ein vorwerfbares Verhalten oder ein Organisationsverschulden begründen, wird der Vorstand beziehungsweise der Aufsichtsrat entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Am 13. Juni 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des Bundesstaats Vermont eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des Bundesstaats Vermont beigelegt werden. Am 16. Juli 2018 wurde eine gemeinsame Vereinbarung zur Abweisung der Klage bei dem Gericht in Vermont eingereicht.

Am 13. Juni 2018 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig einen Bußgeldbescheid gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselmotoren-Thematik erlassen. Der Bußgeldbescheid knüpft an fahrlässige Aufsichtspflichtverletzungen von Mitarbeitern der Volkswagen AG in der Abteilung Aggregate-Entwicklung an und bezieht sich im Zeitraum von Mitte 2007 bis 2015 auf insgesamt 10,7 Mio. Fahrzeuge mit Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. € vor, die sich aus dem gesetzlichen Höchstmaß einer Ahndung in Höhe von 5 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile in Höhe von 995 Mio. € zusammensetzt. Die Volkswagen AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid wird das gegen die Volkswagen AG laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren beendet. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die Volkswagen AG und ihre Konzerngesellschaften ist daher in Deutschland im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt betreffend die Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada, der Gegenstand des Bußgeldbescheids ist, nicht mehr zu erwarten. Somit geht Volkswagen davon aus, dass die Beendigung dieses Verfahrens auch erhebliche positive Auswirkungen auf weitere in Europa gegen die Volkswagen AG und ihre Konzerngesellschaften geführte behördliche Verfahren haben wird. Das Ordnungswidrigkeitenverfahren im Zusammenhang mit dem durch die Staatsanwaltschaft in München in Ermittlung befindlichen Sachverhalt bezüglich der Audi AG besteht unverändert fort. Von weitergehenden Angaben wird gemäß IAS 37.92 abgesehen, um das Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Am 25. Juni 2018 erteilte ein Staatsgericht in Pennsylvania seine Zustimmung zu einem Prozessvergleich, in dessen Rahmen eine frühere Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der bundesstaatlichen Umweltschutzklagen gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen vom Bundesstaat Pennsylvania und neun anderen Bundesstaaten umgesetzt wurde. Diese Staaten hatten sich gegen die Übernahme der bundesstaatlichen Emissionsnormen entschieden.

Am 26. Juni 2018 gab ein Staatsgericht in Missouri einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Missouri gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen statt.

Am 26. Juni 2018 hat das Oberlandesgericht München im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung und des Ausgleichsanspruchs der Minderheitsaktionäre der MAN SE rechtskräftig entschieden, dass der jährliche Ausgleichsanspruch je Aktie anzuheben ist. Die in erster Instanz vom Landgericht München I erhöhte Abfindung in Höhe von 90,29€ je Aktie wurde bestätigt. Im Rahmen eines Berichtigungsprozesses hat das Oberlandesgericht München am 30. Juli 2018 den jährlichen Ausgleichsanspruch auf 5,47€ brutto (abzüglich etwaiger Körperschaftsteuer und etwaigem Solidaritätszuschlag nach dem jeweils für diese Steuern für das betreffende Geschäftsjahr geltenden Steuersatz) festgesetzt. Die Beschlüsse des Oberlandesgerichts München sind rechtskräftig und im Bundesanzeiger zu veröffentlichen. Danach kann die Barabfindung von 90,29€ pro Aktie gem. § 305 AktG noch binnen zwei Monaten angenommen werden.

Am 6. Juli 2018 hat das Bundesverfassungsgericht über die Verfassungsbeschwerden im Zusammenhang mit der Durchsuchung bei der Kanzlei Jones Day entschieden und festgestellt, dass die Bestätigung der vorläufigen Sicherstellung von Mandatsunterlagen und Daten der Volkswagen AG nicht gegen Verfassungsrecht verstoßen hat. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden auch weiterhin und unter Einbeziehung der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts mit den staatlichen Behörden kooperieren.

In Österreich wurde im Berichtszeitraum die erstinstanzliche Zurückweisung der letzten dort noch anhängigen Anlegerklage im Zusammenhang mit der Dieseldematik rechtskräftig.

Seit vielen Monaten untersucht die AUDI AG mit Hochdruck alle Dieseldemietheorien auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstspotenzial. Von Juli 2017 bis Juni 2018 sind die von der AUDI AG vorgeschlagenen Maßnahmen in verschiedenen Bescheiden des KBA zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet worden.

Die im Mai 2018 angestoßenen Untersuchungen zu den aktuellen Fahrzeugkonzepten der Motorengenerationen Generation 2 evo und Generation 3 sind abgeschlossen. Die wesentlichen Ergebnisse werden derzeit dem KBA vorgestellt.

In Deutschland sind im Zusammenhang mit der Dieseldematik kundenseitig rund 17.300 produktbezogene Einzelklagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Von der financialright GmbH wurde nach Einreichung einer Klage aus an sie abgetretenen Rechten von circa 2.000 Schweizer Kunden nun eine weitere entsprechende Klage von rund 6.000 slowenischen Kunden gegen die Volkswagen AG erhoben. Die Klagen haben einen Streitwert von zusammen rund 50 Mio.€.

Die private spanische Verbraucherschutzorganisation Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) hat am 9. Mai 2018 eine Sammelklage gegen die Volkswagen Group España Distribución S.A. erhoben. Die OCU vertritt rund 7.500 spanische Kunden und fordert für diese Schadensersatz in Höhe von knapp 23 Mio.€.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2018 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich der Abschnitte „Risiken aus der Dieseldematik“ und „Rechtsstreitigkeiten/Dieseldematik“ sowie der zugrunde liegenden Sachverhaltsdarstellung im Kapitel „Dieseldematik“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2017 auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen sowie aus den fortgeführten Untersuchungen und Befragungen zur Dieseldematik und bei weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten keine wesentlichen Änderungen.

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder und Wirtschaftsräume, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten

Währungskursverhältnissen ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2017 dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln als derzeit von uns erwartet oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Ausblick

Der Vorstand des Volkswagen Konzerns geht davon aus, dass sich das Wachstum der Weltwirtschaft 2018 leicht abschwächen wird. Risiken sehen wir in protektionistischen Tendenzen, Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Zudem werden die Wachstumsaussichten weiterhin von geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet. Wir rechnen deshalb sowohl für die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch für die Schwellenländer mit einer etwas schwächeren Dynamik als 2017. Die höchsten Zuwachsraten erwarten wir in den aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens.

Wir rechnen damit, dass sich die Pkw-Märkte im Jahr 2018 in den einzelnen Regionen uneinheitlich entwickeln werden. Die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen wird insgesamt voraussichtlich langsamer steigen als 2017. Für Westeuropa erwarten wir ein Absatzvolumen, das leicht unter dem des Jahres 2017 liegt. Auf dem deutschen Pkw-Markt rechnen wir mit einem Marktvolumen auf Höhe des Vorjahres. In Zentral- und Osteuropa sollte die Pkw-Nachfrage den Vorjahreswert deutlich übertreffen. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika wird das Nachfragevolumen voraussichtlich leicht unter dem des Vorjahres liegen. Wir rechnen damit, dass die Nachfrage auf den südamerikanischen Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Vergleich zum Vorjahr insgesamt merklich steigen wird. Die Pkw-Märkte der Region Asien-Pazifik werden ihr Wachstum im Jahr 2018 voraussichtlich abgeschwächt fortsetzen.

Auch im Jahr 2018 werden sich die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln. Insgesamt rechnen wir mit einer leicht sinkenden Nachfrage.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten für mittelschwere und schwere Lkw sowie auf den relevanten Märkten für Busse werden die Neuzulassungen 2018 voraussichtlich leicht über denen von 2017 liegen.

Wir gehen davon aus, dass automobilbezogene Finanzdienstleistungen auch im Jahr 2018 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben werden.

Der Volkswagen Konzern ist auf die künftigen Herausforderungen im Mobilitätsgeschäft und die heterogene Entwicklung der regionalen Automobilmärkte gut vorbereitet. Unser einzigartiges Markenportfolio, unsere Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt, die breite und gezielt ergänzte Produktpalette sowie wegweisende Technologien und Dienstleistungen verschaffen uns weltweit eine gute Position im Wettbewerb. Im Zuge der Transformation unseres Kerngeschäfts werden wir die Konzernmarken trennschärfer positionieren und unser Fahrzeug- und Antriebsportfolio mit Blick auf die attraktivsten und wachstumsstärksten Marktsegmente optimieren. 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 2018 unter weiterhin herausfordernden Marktbedingungen den Vorjahreswert moderat übertreffen werden.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus dem konjunkturellen Umfeld, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Wechselkursverläufen sowie der Dieselhematik. Zudem gilt in der EU ein neues, zeitlich aufwendigeres, Testverfahren zur Bestimmung von Schadstoff- und CO₂-Emissionen sowie des Kraftstoffverbrauchs bei Pkw und leichten Nutzfahrzeugen, das sogenannte WLTP (Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure).

Wir erwarten, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und seiner Bereiche um bis zu 5% über dem Vorjahreswert liegen werden. Für das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Konzerns und des Bereichs Pkw rechnen wir im Jahr 2018 mit einer operativen Umsatzrendite zwischen 6,5 und 7,5%. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir von einer operativen Umsatzrendite zwischen 5,0 und 6,0% aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir einen gegenüber Vorjahr geringeren Operativen Verlust. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen gehen wir von einem Operativen Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres aus.

Nach Sondereinflüssen erwarten wir für den Konzern und für den Bereich Pkw eine operative Umsatzrendite, die moderat unterhalb des jeweils erwarteten Korridors liegt.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Im ersten Halbjahr 2018 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 119,4 (115,3) Mrd.€. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen verbesserte sich auf 9,8 (8,9) Mrd.€. Im Berichtszeitraum waren Sondereinflüsse von -1,6 Mrd.€ zu berücksichtigen, die ausschließlich aus der Dieseldisussion resultierten.

Die Marke Volkswagen Pkw setzte in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 1.931 (1.812) Tsd. Fahrzeuge ab. Großer Beliebtheit erfreuten sich die Modelle T-Roc, Tiguan und Atlas. Die Umsatzerlöse waren mit 42,7 Mrd.€ um 7,7% höher als im Vorjahr. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen lag bei 2,1 (1,8) Mrd.€. Positiv wirkten das höhere Volumen und verbesserte Produktkosten. Dem standen höhere Vertriebskosten, unter anderem aufgrund der Umweltprämie, sowie Vorleistungen für neue Produkte, insbesondere im Rahmen der Umsetzung der Elektrooffensive, gegenüber. Aus der Dieseldisussion ergaben sich Sondereinflüsse in Höhe von -1,6 Mrd.€.

Der Absatz der Marke Audi legte im Zeitraum Januar bis Juni 2018 auf weltweit 812 (783) Tsd. Fahrzeuge zu. Unser chinesisches Joint Venture FAW-Volkswagen veräußerte weitere 293 (252) Tsd. Audi Fahrzeuge. Die Modelle Q2, Q5, A4 und A5 wurden besonders stark nachgefragt. Die Umsatzerlöse stiegen auf 31,2 (30,0) Mrd.€. Vor allem Volumensteigerungen, Effizienzfortschritte und ein vorausschauendes Währungsmanagement führten dazu, dass sich das Operative

Ergebnis auf 2,8 (2,7) Mrd.€ verbesserte. In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind die Marken Lamborghini und Ducati enthalten. Im Berichtszeitraum setzte Ducati 33.834 (36.713) Motorräder ab.

Die Marke ŠKODA verzeichnete im ersten Halbjahr 2018 einen Absatz von 511 (501) Tsd. Fahrzeugen. Verstärkt nachgefragt wurden die Modelle Karoq und Kodiaq. Die Umsatzerlöse lagen mit 9,2 Mrd.€ um 5,1% über dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis ging aufgrund negativer Wechselkurseffekte und höherer Vorleistungen für neue Produkte um 4,5% auf 821 Mio.€ zurück, während Volumenverbesserungen und Kostenoptimierungen positiv wirkten.

Im Berichtszeitraum war der Absatz der Marke SEAT mit 347 Tsd. Fahrzeugen um 14,3% höher als ein Jahr zuvor. Der für Audi gefertigte Q3 ist darin enthalten. Besonders stark nachgefragt wurden insbesondere die neuen Modelle Arona und Ibiza. Die Umsatzerlöse stiegen um 14,5% auf 5,8 Mrd.€. Das Operative Ergebnis verbesserte sich um 62,7% auf 212 Mio.€. Belastungen aus Vorleistungen für neue Produkte und aus Wechselkursen konnten durch positive Volumen-, Preis- und Mixeffekte deutlich überkompensiert werden.

Die Marke Bentley setzte in den ersten sechs Monaten dieses Jahres 4.520 (4.907) Fahrzeuge ab. Mit 757 (867) Mio.€ waren die Umsatzerlöse niedriger als im Vergleichszeitraum 2017. Das Operative Ergebnis lag bei -80 (13) Mio.€; Belastungen ergaben sich im Wesentlichen aus dem geringeren Absatz, Verzögerungen beim Anlauf des neuen Continental GT und aus Wechselkursen.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

KONZERNBEREICH AUTOMOBILE			KONZERNBEREICH FINANZDIENSTLEISTUNGEN
Bereich Pkw	Bereich Nutzfahrzeuge	Bereich Power Engineering	Händler- und Kundenfinanzierung
Volkswagen Pkw	Volkswagen Nutzfahrzeuge	MAN Power Engineering	Leasing
Audi	Scania Vehicles and Services		Direktbank
ŠKODA	MAN Nutzfahrzeuge		Versicherungen
SEAT			Flottenmanagement
Bentley			Mobilitätsangebote
Porsche Automobile			
Sonstiges			

Porsche Automobile setzte im Zeitraum Januar bis Juni 2018 weltweit 123 (124) Tsd. Fahrzeuge ab. Der Panamera und der 911 wiesen erfreuliche Steigerungsraten auf. Die Umsatzerlöse waren mit 11,2 (10,8) Mrd.€ höher als ein Jahr zuvor. Vor allem aufgrund positiver Mixeffekte legte das Operative Ergebnis von Porsche Automobile um 0,4% auf 2,1 Mrd.€ zu.

Im ersten Halbjahr 2018 setzte Volkswagen Nutzfahrzeuge weltweit 248 (244) Tsd. Fahrzeuge ab. Die südamerikanische Amarok-Fertigung wird seit Anfang dieses Jahres durch die Marke Volkswagen Pkw gesteuert. Der Crafter verzeichnete einen deutlichen Nachfrageanstieg. Die Umsatzerlöse legten um 6,7% auf 6,3 Mrd.€ zu. Das Operative Ergebnis erhöhte sich um 26,7% auf 567 Mio.€; der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Volumen- und Mixeffekten, einer besseren Preispositionierung und Materialkostenoptimierungen.

Die Marke Scania konnte ihren Absatz in den ersten sechs Monaten 2018 auf 47 (44) Tsd. Fahrzeuge steigern. Die Umsatz-

erlöse beliefen sich auf 6,5 (6,3) Mrd.€. Das Operative Ergebnis war mit 684 (673) Mio.€ besser als im Vorjahr. Kostensteigerungen standen höheren Volumina, einer vorteilhaften Wechselkursentwicklung und einem verbesserten Finanzdienstleistungsgeschäft gegenüber.

Im Berichtszeitraum setzte MAN Nutzfahrzeuge 65 Tsd. Einheiten ab; ein Plus von 24,0% im Vergleich zum Vorjahr. Die Umsatzerlöse erhöhten sich auf 5,8 (5,3) Mrd.€. Das Operative Ergebnis stieg volumenbedingt auf 258 (193) Mio.€.

MAN Power Engineering erzielte im Zeitraum Januar bis Juni 2018 Umsatzerlöse in Höhe von 1,6 (1,6) Mrd.€. Das Operative Ergebnis lag bei 68 (73) Mio.€.

Das Operative Ergebnis der Volkswagen Finanzdienstleistungen verbesserte sich im ersten Halbjahr 2018 um 5,7% auf 1,2 Mrd.€, was vor allem auf das Geschäftswachstum und Margenverbesserungen zurückzuführen war.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI¹

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2018	2017	2018	2017 ²	2018	2017
Volkswagen Pkw	1.931	1.812	42.704	39.661	2.130	1.776
Audi	812	783	31.183	30.011	2.761	2.680
ŠKODA	511	501	9.161	8.720	821	860
SEAT	347	304	5.786	5.054	212	130
Bentley	5	5	757	867	-80	13
Porsche Automobile ³	123	124	11.231	10.841	2.064	2.056
Volkswagen Nutzfahrzeuge	248	244	6.324	5.927	567	448
Scania ⁴	47	44	6.515	6.307	684	673
MAN Nutzfahrzeuge	65	53	5.814	5.297	258	193
MAN Power Engineering	-	-	1.637	1.579	68	73
VW China ⁵	1.999	1.870	-	-	-	-
Sonstiges ⁶	-512	-469	-18.399	-14.915	-921	-1.152
Volkswagen Finanzdienstleistungen	-	-	16.664	15.999	1.231	1.165
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	-	-	-	-	9.794	8.916
Sondereinflüsse	-	-	-	-	-1.635	-
Volkswagen Konzern	5.575	5.270	119.377	115.349	8.160	8.916
Konzernbereich Automobile ⁷	5.575	5.270	101.715	98.388	6.866	7.651
davon: Bereich Pkw	5.219	4.930	81.766	79.557	5.649	6.654
Bereich Nutzfahrzeuge	357	340	18.312	17.252	1.275	1.043
Bereich Power Engineering	-	-	1.637	1.579	-58	-46
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	-	-	17.662	16.961	1.294	1.265

1 Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

2 Angepasst; siehe Erläuterungen zur Anwendung neuer Rechnungslegungsstandards auf Seite 15.

3 Porsche (Automobile und Finanzdienstleistungen): Umsatz 12.287 (11.778) Mio.€, Operatives Ergebnis 2.154 (2.131) Mio.€.

4 Inklusive Finanzdienstleistungen.

5 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 2.318 (2.135) Mio.€.

6 Im Operativen Ergebnis im Wesentlichen ergebniswirksame konzerninterne Posten, insbesondere aus der Eliminierung von Zwischengewinnen sowie inklusive Abschreibungen auf identifizierte Vermögenswerte im Rahmen der Kaufpreisallokationen von Scania, Porsche Holding Salzburg, MAN und Porsche.

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

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In der Region Europa/Übrige Märkte konnte der Volkswagen Konzern in den ersten sechs Monaten 2018 seinen Absatz im Vergleich zum Vorjahr um 7,2% auf 2,6 Mio. Fahrzeuge steigern. Die Umsatzerlöse legten volumenbedingt auf 76,4 (73,8) Mrd.€ zu, Wechselkurse hatten hingegen einen negativen Einfluss.

Der Absatz des Volkswagen Konzerns in Nordamerika belief sich im Berichtszeitraum auf 433 Tsd. Fahrzeuge; ein Rückgang von 9,3% im Vergleich zum Vorjahr. Die Umsatzerlöse nahmen volumen- und wechselkursbedingt um 3,4% auf 17,7 Mrd.€ ab, Mixveränderungen wirkten positiv.

Auf den südamerikanischen Märkten setzten wir im Zeitraum Januar bis Juni dieses Jahres 293 (246) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Volumen- und Mixentwicklung führte dazu, dass sich die Umsatzerlöse auf 5,2 (4,9) Mrd.€ verbesserten. Belastend wirkte eine unvorteilhafte Wechselkursentwicklung.

In der Region Asien-Pazifik setzte der Volkswagen Konzern im ersten Halbjahr 2018 – einschließlich der chinesischen Joint Ventures – insgesamt 2,2 (2,1) Mio. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 3,3% auf 19,0 Mrd.€. Ein verbessertes Komponentengeschäft unserer vollkonsolidierten Gesellschaften wirkte sich positiv aus. Die Umsatzerlöse unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen sind nicht enthalten, da diese At Equity konsolidiert werden.

Erträge und Aufwendungen aus Sicherungsgeschäften zur Absicherung von Umsatzerlösen in Fremdwährung sind mit Anwendung des neuen Rechnungslegungsstandards IFRS 9 seit 1. Januar 2018 den Umsatzerlösen zuzuordnen; im Zeitraum Januar bis Juni 2018 erhöhten Sicherungsgeschäfte die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns um 1,0 Mrd.€.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. JUNI¹

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2018	2017	2018	2017 ²
Europa/Übrige Märkte	2.608	2.434	76.414	73.757
Nordamerika	433	478	17.730	18.346
Südamerika	293	246	5.236	4.854
Asien-Pazifik ³	2.241	2.113	18.996	18.392
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	1.000	–
Volkswagen Konzern³	5.575	5.270	119.377	115.349

1 Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen.

2 Angepasst; siehe Erläuterungen zur Anwendung neuer Rechnungslegungsstandards auf Seite 15.

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

VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Volkswagen Finanzdienstleistungen unterstützte im ersten Halbjahr 2018 den Absatz des Volkswagen Konzerns mit seinen innovativen Produkten entlang der automobilen Wertschöpfungskette.

Bereits zum 20. Mal hat die Fachzeitschrift Firmenauto die Auszeichnung „Firmenauto des Jahres“ verliehen. In Europas größtem Praxisvergleich testeten rund 250 Flottenmanager nahezu 100 Fahrzeuge in zwölf Kategorien. Volkswagen Finanzdienstleistungen knüpfte an die Siegesserie der vergangenen Jahre an und belegte zum wiederholten Mal den ersten Platz in der Kategorie „Leasing“.

Volkswagen Finanzdienstleistungen setzt seine Digitalisierungsstrategie konsequent um und stärkt mit einer Mehrheitsbeteiligung der Volkswagen Financial Services AG an dem portugiesischen Softwareunternehmen VTXRM seine IT-Kompetenz. Das Unternehmen deckt das gesamte Spektrum der elektronischen Vertragsverarbeitung von Finanz- und Leasingunternehmen ab und wird von Volkswagen Finanzdienstleistungen bereits in zahlreichen Ländern eingesetzt.

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

Im zweiten Quartal 2018 hat Volkswagen Finanzdienstleistungen Forderungen in Höhe von mehr als 750 Mio. AUD (rund 470 Mio.€) verbrieft und erfolgreich bei Investoren platziert. Die Auto-ABS-Transaktion Driver Australia five ist ausschließlich mit Forderungen der Volkswagen Financial Services Australia Pty Ltd. besichert und ist die bisher volumenstärkste der Volkswagen Financial Services in australischen Dollar.

Die Volkswagen Bank GmbH hat erstmals Forderungen aus italienischen Autokrediten verbrieft. Die Auto-ABS-Transaktion Driver Italia one ist ausschließlich mit Forderungen der italienischen Filiale der Volkswagen Bank GmbH besichert und hat ein Volumen von mehr als 500 Mio.€.

Die Volkswagen Financial Services AG hat im zweiten Quartal 2018 drei Anleihen mit einem Volumen von insgesamt 2,25 Mrd.€ platziert. Die Volkswagen Bank GmbH hat ebenfalls drei Anleihen mit einem Volumen von insgesamt 2 Mrd.€ platziert. Die Transaktionen stießen auf ein hohes Investoreninteresse und waren mehr als zweifach überzeichnet.

Die neuen Vertragsabschlüsse im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft lagen im ersten Halbjahr 2018 mit 3,5 (3,3) Mio. Kontrakten über dem Niveau des Vorjahres. Bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen belief sich die Penetrationsrate als Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns auf 33,2 (33,1)%. Der Gesamtvertragsbestand übertraf am 30. Juni 2018 mit 17,6 Mio. Kontrakten den Stand vom Jahresende 2017 um 2,0%. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing war der Bestand mit 9,9 Mio. Kontrakten um 3,5% höher als am 31. Dezember 2017. Der Vertragsbestand im Bereich Service/Versicherungen lag mit 7,6 (7,6) Mio. Kontrakten auf dem Niveau vom Vorjahresende.

Die Volkswagen Bank hatte am Ende des Berichtszeitraums rund 1,5 (1,5) Mio. Einlagenkonten im Bestand.

Die Belegschaft von Volkswagen Finanzdienstleistungen belief sich am 30. Juni 2018 auf 13.943 (13.766) Mitarbeiter.

Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2018	2017 ³	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2018	2017 ³	2018	2017 ³
Umsatzerlöse	119.377	115.349	101.715	98.388	17.662	16.961
Kosten der Umsatzerlöse	-94.549	-91.630	-80.182	-77.864	-14.367	-13.765
Bruttoergebnis	24.828	23.719	21.533	20.524	3.295	3.196
Vertriebskosten	-10.244	-10.277	-9.547	-9.603	-697	-675
Verwaltungskosten	-4.226	-3.996	-3.250	-3.139	-976	-857
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-2.198	-529	-1.870	-130	-328	-399
Operatives Ergebnis	8.160	8.916	6.866	7.651	1.294	1.265
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	1.680	1.635	1.641	1.634	39	2
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-867	-1.753	-868	-1.756	0	3
Finanzergebnis	813	-117	774	-122	39	5
Ergebnis vor Steuern	8.972	8.799	7.640	7.529	1.333	1.270
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-2.360	-2.325	-1.845	-1.960	-515	-364
Ergebnis nach Steuern	6.613	6.474	5.794	5.569	818	906
davon entfallen auf						
Minderheiten	5	5	-27	-16	32	21
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	156	116	156	116	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	6.452	6.354	5.665	5.469	786	885
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	12,85	12,65				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	12,85	12,65				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	12,91	12,71				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	12,91	12,71				

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

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

3 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9 und IFRS 15).

Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	2018	2017 ¹
Ergebnis nach Steuern	6.613	6.474
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	-159	1.961
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	46	-577
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	-113	1.384
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren (Eigenkapitalinstrumenten) nach Steuern	32	48
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	1	1
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-80	1.432
Währungsumrechnungsdifferenzen		
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-494	-1.305
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	-1
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-494	-1.306
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	6	-10
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-489	-1.316
Sicherungsgeschäfte		
im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI I)	-644	3.778
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-1.032	223
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-1.675	4.002
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	472	-1.159
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-1.203	2.842
im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI II)	-582	171
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	116	-
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-466	171
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	138	-51
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-328	120
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)		
im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen	-2	-16
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	1	1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) vor Steuern	-1	-15
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)	0	5
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) nach Steuern	-1	-9
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	94	-288
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-1.927	1.349
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-2.670	4.574
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	662	-1.793
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-2.008	2.781
Gesamtergebnis	4.605	9.256
davon entfallen auf		
Minderheiten	4	5
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	156	116
Aktionäre der Volkswagen AG	4.444	9.135

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9 und IFRS 15).

Gewinn- und Verlustrechnung vom 1. April bis 30. Juni

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2018	2017 ³	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2018	2017 ³	2018	2017 ³
Umsatzerlöse	61.149	59.152	51.972	50.563	9.177	8.589
Kosten der Umsatzerlöse	-47.891	-46.859	-40.399	-39.900	-7.493	-6.960
Bruttoergebnis	13.258	12.293	11.573	10.664	1.685	1.629
Vertriebskosten	-5.485	-4.964	-5.102	-4.626	-383	-338
Verwaltungskosten	-2.101	-2.020	-1.573	-1.602	-529	-418
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1.723	-760	-1.604	-552	-119	-208
Operatives Ergebnis	3.948	4.549	3.294	3.884	654	665
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	852	699	829	693	23	7
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	-305	-1.041	-328	-1.049	22	8
Finanzergebnis	547	-341	502	-356	45	15
Ergebnis vor Steuern	4.495	4.207	3.796	3.528	699	680
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.182	-1.106	-836	-870	-346	-236
Ergebnis nach Steuern	3.313	3.101	2.959	2.658	354	443
davon entfallen auf						
Minderheiten	3	2	-16	-7	19	9
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	79	60	79	60	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	3.230	3.038	2.896	2.604	334	434
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	6,44	6,06				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	6,44	6,06				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	6,44	6,06				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	6,44	6,06				

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

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

3 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9 und IFRS 15).

Gesamtergebnisrechnung vom 1. April bis 30. Juni

Mio. €	2018	2017 ¹
Ergebnis nach Steuern	3.313	3.101
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	685	1.300
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-209	-394
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	477	906
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Sonstigen Beteiligungen und Wertpapieren (Eigenkapitalinstrumenten) nach Steuern	53	-9
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-11	2
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	518	899
Währungsumrechnungsdifferenzen		
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	102	-1.518
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-	-1
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	102	-1.520
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	2	-1
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	103	-1.521
Sicherungsgeschäfte		
im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI I)	-1.449	3.797
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-435	-62
Cash-flow-Hedges (OCI I) vor Steuern	-1.884	3.735
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	545	-1.089
Cash-flow-Hedges (OCI I) nach Steuern	-1.339	2.646
im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen (OCI II)	-446	130
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	117	-
Cash-flow-Hedges (OCI II) vor Steuern	-329	130
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI II)	97	-39
Cash-flow-Hedges (OCI II) nach Steuern	-232	91
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)		
im Eigenkapital erfasste Fair Value-Änderungen	-22	-16
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	1
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) vor Steuern	-21	-15
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente)	5	5
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Wertpapieren und Forderungen (Fremdkapitalinstrumente) nach Steuern	-17	-9
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	94	-241
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-1.391	966
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-1.312	3.383
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	440	-1.517
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-872	1.865
Gesamtergebnis	2.440	4.967
davon entfallen auf		
Minderheiten	4	1
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	79	60
Aktionäre der Volkswagen AG	2.358	4.905

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9 und IFRS 15).

Bilanz zum 30. Juni 2018 und zum 31. Dezember 2017

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2018	2017	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2018	2017	2018	2017
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	264.844	262.081	138.296	140.912	126.548	121.169
Immaterielle Vermögenswerte	63.593	63.419	63.393	63.211	200	208
Sachanlagen	54.510	55.243	51.646	52.503	2.864	2.739
Vermietete Vermögenswerte	41.523	39.254	4.854	3.140	36.669	36.114
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	76.319	73.249	9	-7	76.311	73.256
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	28.899	30.916	18.395	22.065	10.505	8.851
Kurzfristige Vermögenswerte	176.272	160.112	91.163	80.210	85.108	79.902
Vorräte	45.803	40.415	41.576	36.113	4.228	4.302
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	52.757	53.145	-546	-686	53.302	53.832
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	39.381	32.040	19.852	17.354	19.529	14.686
Wertpapiere	16.610	15.939	13.655	13.512	2.955	2.427
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	21.720	18.457	16.626	13.826	5.094	4.632
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	-	115	-	90	-	24
Bilanzsumme	441.116	422.193	229.460	221.121	211.656	201.071
Passiva						
Eigenkapital	113.850	109.077	86.262	81.605	27.588	27.472
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	99.849	97.761	72.887	70.857	26.962	26.904
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	13.770	11.088	13.770	11.088	-	-
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	113.619	108.849	86.657	81.945	26.962	26.904
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	231	229	-395	-339	627	568
Langfristige Schulden	155.692	152.726	69.658	69.805	86.034	82.921
Finanzschulden	83.819	81.628	5.785	6.709	78.034	74.919
Rückstellungen für Pensionen	33.047	32.730	32.493	32.189	554	540
Sonstige Schulden	38.826	38.368	31.380	30.906	7.446	7.462
Kurzfristige Schulden	171.573	160.389	73.540	69.711	98.034	90.678
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte	4.158	3.795	4.158	3.795	-	-
Finanzschulden	85.448	81.844	-3.180	-458	88.629	82.302
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.326	23.046	21.816	20.497	3.510	2.548
Sonstige Schulden	56.642	51.705	50.747	45.877	5.895	5.828
Bilanzsumme	441.116	422.193	229.460	221.121	211.656	201.071

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

Eigenkapitalentwicklung

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung
Stand vor Anpassung am 01.01.2017	1.283	14.551	70.446	-1.117
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 9	-	-	57	-
Stand am 01.01.2017	1.283	14.551	70.503	-1.117
Ergebnis nach Steuern	-	-	6.354	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.383	-1.316
Gesamtergebnis	-	-	7.738	-1.316
Verrechnung Ergebnis aus Absicherung von Investitionen	-	-	-	-
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen ¹	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-1.015	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	-5	-
Stand am 30.06.2017	1.283	14.551	77.221	-2.432
Stand vor Anpassung am 01.01.2018	1.283	14.551	81.367	-3.223
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 9 und 15	-	-	-282	-
Stand am 01.01.2018	1.283	14.551	81.085	-3.223
Ergebnis nach Steuern	-	-	6.452	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-113	-489
Gesamtergebnis	-	-	6.339	-489
Verrechnung Ergebnis aus Absicherung von Investitionen	-	-	-	-
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-
Kapitalerhöhungen ²	-	-	-	-
Dividendenausschüttungen	-	-	-1.967	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	-	-
Übrige Veränderungen	-	-	-1	-
Stand am 30.06.2018	1.283	14.551	85.456	-3.712

1 Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem im Juni 2017 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 3.500 Mio. € reduziert um ein Disagio in Höhe von 4 Mio. € und abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 23 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 8 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

2 Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem im Juni 2018 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 2.750 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 18 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 5 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.

SICHERUNGSGESCHÄFTE							
Cash-flow-Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapitalinstrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapitalgeber der VW AG	Anteile der Anteilseigner der VW AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
-457	-	-2	417	7.567	92.689	221	92.910
-	-57	-	-	-	-	-	-
-457	-57	-2	417	7.567	92.689	221	92.910
-	-	-	-	116	6.470	5	6.474
2.842	120	38	-287	-	2.781	0	2.781
2.842	120	38	-287	116	9.251	5	9.256
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	3.481	3.481	-	3.481
-	-	-	-	-204	-1.219	-5	-1.224
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	51	46	2	48
2.385	63	37	130	11.010	104.248	223	104.471
3.525	-	91	166	11.088	108.849	229	109.077
56	63	-225	-	-	-388	1	-387
3.581	63	-133	166	11.088	108.461	229	108.690
-	-	-	-	156	6.608	5	6.613
-1.203	-328	31	94	-	-2.008	0	-2.008
-1.203	-328	31	94	156	4.600	4	4.605
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	2.737	2.737	-	2.737
-	-	-	-	-282	-2.249	-4	-2.253
-	-	-	-	-	-	-	-
-	-	-	-	70	70	2	71
2.378	-265	-102	260	13.770	113.619	231	113.850

Kapitalflussrechnung vom 1. Januar bis 30. Juni

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2018	2017 ⁷	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2018	2017 ⁷	2018	2017 ⁷
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	18.038	18.833	13.428	14.125	4.609	4.709
Ergebnis vor Steuern	8.972	8.799	7.640	7.529	1.333	1.270
Ertragsteuerzahlungen	-1.459	-1.910	-1.682	-1.937	223	27
Abschreibungen ²	10.745	10.790	7.388	7.069	3.357	3.721
Veränderung der Pensionen	198	176	191	171	7	5
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	1.479	1.893	1.519	1.888	-39	6
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	387	-265	402	124	-15	-388
Brutto-Cash-flow	20.323	19.484	15.457	14.844	4.865	4.640
Veränderung Working Capital	-15.487	-22.362	-5.250	-12.810	-10.237	-9.551
Veränderung der Vorräte	-5.502	-5.946	-5.663	-5.676	161	-270
Veränderung der Forderungen	-7.811	-3.100	-4.541	-2.897	-3.270	-203
Veränderung der Verbindlichkeiten	5.663	5.242	4.391	4.649	1.272	592
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	1.428	-8.277	1.390	-8.346	38	69
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-5.964	-5.657	-671	-488	-5.294	-5.169
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-3.300	-4.623	-156	-53	-3.144	-4.570
Cash-flow laufendes Geschäft	4.836	-2.878	10.208	2.033	-5.372	-4.911
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-7.158	-7.040	-6.862	-6.829	-296	-211
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-4.610	-4.327	-4.398	-4.159	-212	-168
Entwicklungskosten (aktiviert)	-2.490	-2.919	-2.490	-2.919	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-196	-38	-80	24	-116	-62
Netto-Cash-flow⁴	-2.322	-9.917	3.346	-4.795	-5.668	-5.122
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehen und Termingeldanlagen	-766	888	2.172	1.741	-2.939	-853
Investitionstätigkeit	-7.924	-6.151	-4.690	-5.088	-3.235	-1.064
Finanzierungstätigkeit	6.352	12.576	-2.722	6.855	9.074	5.721
davon: Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	2.732	3.473	2.708	2.470	24	1.002
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	-68	-507	-69	-447	1	-60
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	0	-	0	-	0	-
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.195	3.040	2.728	3.354	468	-313
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.06.⁵	21.233	21.874	16.156	17.478	5.077	4.395
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	26.535	27.085	12.746	15.969	13.789	11.116
Brutto-Liquidität	47.768	48.959	28.902	33.448	18.866	15.511
Kreditstand	-169.267	-160.911	-2.604	-9.702	-166.663	-151.208
Netto-Liquidität am 30.06.⁶	-121.499	-111.952	26.298	23.745	-147.797	-135.697
nachrichtlich am 01.01.	-119.143	-107.950	22.378	27.180	-141.522	-135.130

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).

7 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9 und IFRS 15).

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

Rechnungslegung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2017 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. Juni 2018 in Übereinstimmung mit IAS 34 (Zwischenberichterstattung) erstellt und enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss verkürzten Berichtsumfang.

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

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2018 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

IFRS 9 – FINANZINSTRUMENTE

IFRS 9 ändert die Bilanzierungsvorschriften für die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, für Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten und für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen.

Die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten werden anhand des betriebenen Geschäftsmodells und der Struktur der Zahlungsströme bestimmt. Ein finanzieller Vermögenswert wird dabei beim erstmaligen Ansatz entweder als „zu fortgeführten Anschaffungskosten“, als „zum beizulegenden Zeitwert mit erfolgsneutraler Erfassung der Wertänderungen im Sonstigen Ergebnis“ oder als „zum beizulegenden Zeitwert mit Erfassung der Wertänderungen in der Gewinn- und Verlustrechnung“ klassifiziert. Die Klassifizierung und Bewertung finanzieller Verbindlichkeiten erfolgen unter IFRS 9 weitgehend unverändert zu den derzeitigen Bilanzierungsvorschriften nach IAS 39.

Das Modell zur Ermittlung von Wertminderungen und der Bildung von Risikovorsorgen verändert sich von einem Modell bereits eingetretener Kreditausfälle (Incurred Credit Loss Modell) zu einem Modell erwarteter Kreditausfälle (Expected Credit Loss Modell). Diese geänderte Bewertungsmethodik führt zu einer Erhöhung der Risikovorsorge. Die Erhöhung der Risikovorsorge resultiert zum einen aus der Anforderung auch für nicht notleidende finanzielle Vermögenswerte, bei denen sich das Kreditrisiko seit dem erstmaligen Ansatz nicht wesentlich erhöht hat, eine Risikovorsorge zu bilden. Zum anderen ergibt sich der Anstieg aus der Anforderung, für finanzielle Vermögenswerte, bei denen sich das Kreditrisiko seit dem Erstansatz wesentlich erhöht hat, eine Risikovorsorge auf Basis der gesamten erwarteten Restlaufzeit zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen ergeben sich sowohl Erweiterungen von Designationsmöglichkeiten als auch die Notwendigkeit zur Implementierung komplexerer Buchungs- und Bewertungslogiken. Darüber hinaus entfallen mit IFRS 9 die quantitativen Grenzen für den Effektivitätstest.

Weiterhin ändert sich die Reklassifizierungspraxis unter IFRS 9. Es ist in Abhängigkeit der Marktentwicklung von einer stärkeren Beeinflussung des Operativen Ergebnisses durch Sicherungsgeschäfte auszugehen. Aufgrund der retrospektiven Anwendung der Vorschriften zur Designation von Optionsgeschäften wurden die Vorjahreswerte angepasst. Dadurch ergab sich im ersten Halbjahr des Geschäftsjahres 2017 ein Effekt auf das Ergebnis nach Steuern in Höhe von –120 Mio. €.

Zudem ergeben sich deutlich umfangreichere Anhangangaben.

Die folgenden Tabellen stellen die wesentlichen Auswirkungen aus den neuen Bilanzierungsvorschriften des IFRS 9 für die Klassifizierung und Bewertung von finanziellen Vermögenswerten, für Wertminderungen von finanziellen Vermögenswerten und für die Bilanzierung von Sicherungsbeziehungen dar.

Innerhalb der Klasse der derivativen Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen lagen durch IFRS 9 keine Umgliederungen aus beziehungsweise in andere Klassen vor.

ANPASSUNG DER BILANZWERTE AUF DEN 01.01.2018 DURCH IFRS 9

Mio. €	31.12.2017		01.01.2018	
	Vor Anpassungen	Anpassungen	Nach Anpassungen	
Aktiva				
Langfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	73.249	-173	73.076	
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	30.916	52	30.967	
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	53.145	-122	53.023	
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	32.040	-206	31.834	
Wertpapiere	15.939	2	15.941	
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	18.457	-2	18.456	
Passiva				
Eigenkapital				
Summe Eigenkapital	109.077	-391	108.687	
Langfristige Schulden				
Sonstige Schulden	38.368	-67	38.302	
Kurzfristige Schulden				
Sonstige Schulden	51.705	7	51.712	

Neben der dargestellten Anpassung hatte die geänderte Vorschrift zur Bildung von Risikovorsorgen auch Einfluss auf die Bewertung der vermieteten Vermögenswerte. Hieraus ergab sich ein Anpassungseffekt in Höhe von 43 Mio. € (Ausweis in den vermieteten Vermögenswerten: 35 Mio. €; in den Vorräten: 7 Mio. €). Dieser Erstanwendungseffekt wurde unter der Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

**ÜBERLEITUNG DER KLASSEN DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN
VON IAS 39 AUF IFRS 9 ZUM 1. JANUAR 2018**

Mio. €	UMGLIEDERUNGEN			
	ZUM FAIR VALUE BEWERTET IAS 39	AUS ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	IN ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	ZUM FAIR VALUE BEWERTET IFRS 9
	Buchwert 31.12.2017	Fair Value 31.12.2017	Fair Value 31.12.2017	Buchwert 01.01.2018
Langfristige Vermögenswerte				
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–
Sonstige Beteiligungen	243	–	–	243
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	533	–	533
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	776	–	–	776
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	44	–	44
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	0	–	0
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	936	5	–	941
Wertpapiere	15.939	–	79	15.861
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	–	–	–
Langfristige Schulden				
Finanzschulden	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	774	–	–	774
Kurzfristige Schulden				
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	–	–	–
Finanzschulden	–	–	–	–
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	766	–	–	766

ÜBERLEITUNG DER KLASSEN DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN VON IAS 39 AUF IFRS 9 ZUM 1. JANUAR 2018

Mio. €	UMGLIEDERUNGEN										
	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET IAS 39		AUS ZUM FAIR VALUE BEWERTET					IN ZUM FAIR VALUE BEWERTET		ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET IFRS 9	
	Buchwert 31.12.2017	Fair Value 31.12.2017	Fair Value 31.12.2017	Anpassung		Buchwert 01.01.2018	Buchwert 31.12.2017	Fair Value 31.12.2017	Buchwert 01.01.2018	Fair Value 01.01.2018	
				Buchwert 01.01.2018	Risiko- vorsorge 01.01.2018						
Langfristige Vermögenswerte											
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sonstige Beteiligungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	73.249	75.049	-	-	-	-	533	533	72.716	74.516	
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.364	4.391	-	-	-	-	-	-	4.364	4.391	
Kurzfristige Vermögenswerte											
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	13.357	13.357	-	-	-	-	44	44	13.313	13.313	
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	53.145	53.145	-	-	-	-	0	0	53.145	53.145	
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	9.153	9.153	-	-	-	-	5	5	9.148	9.148	
Wertpapiere	-	-	79	-	0	78	-	-	78	78	
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	18.457	18.457	-	-	-	-	-	-	18.457	18.457	
Langfristige Schulden											
Finanzschulden	81.628	82.567	-	-	-	-	-	-	81.628	82.567	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.630	1.633	-	-	-	-	-	-	1.630	1.633	
Kurzfristige Schulden											
Minderheits-gesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	3.795	3.811	-	-	-	-	-	-	3.795	3.811	
Finanzschulden	81.844	81.844	-	-	-	-	-	-	81.844	81.844	
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	23.046	23.046	-	-	-	-	-	-	23.046	23.046	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	7.358	7.358	-	-	-	-	-	-	7.358	7.358	

ÜBERLEITUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE VON IAS 39 ZU IFRS 9 ZUM 01.01.2018

Mio. €	Aus Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IAS 39	Aus Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte IAS 39	Keine Bewertungskategorie nach IAS 39	Summe
In Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9				
31.12.2017	63	-	-	63
Anpassungen	-63	-	-	-63
01.01.2018	-	-	-	-
In Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9 (Eigenkapitalinstrumente)				
31.12.2017	396	-	-	396
Anpassungen	2	-	-	2
01.01.2018	397	-	-	397
In Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete Vermögenswerte IFRS 9 (Fremdkapitalinstrumente)				
31.12.2017	-	-	-	-
Anpassungen	-	-	-	-
01.01.2018	-	-	-	-
In Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Vermögenswerte IFRS 9				
31.12.2017	-	3.046	-	3.046
Anpassungen	-	318	-	318
01.01.2018	-	3.364	-	3.364
In Leasingforderungen				
31.12.2017	-	-	982	982
Anpassungen	-	-	238	238
01.01.2018	-	-	1.221	1.221
In Vermögenswerte IFRS 15				
31.12.2017	-	-	25	25
Anpassungen	-	-	3	3
01.01.2018	-	-	29	29
In Kreditzusagen				
31.12.2017	-	-	-	-
Anpassungen	-	-	11	11
01.01.2018	-	-	11	11
In Finanzgarantien				
31.12.2017	-	-	-	-
Anpassungen	-	-	5	5
01.01.2018	-	-	5	5
Summe 01.01.2018	397	3.364	1.266	5.027

**ÜBERLEITUNG DER BUCHWERTE DER ERFOLGSWIRKSAM ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN
FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE VON IAS 39 AUF IFRS 9**

Mio. €	Buchwert IAS 39 31.12.2017	Umgliederungen	Anpassungen IFRS 9	Buchwert IFRS 9 01.01.2018	Veränderung Gewinnrücklagen 01.01.2018
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IAS 39	1.712				
Hinzurechnungen					
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte IAS 39		13.124	-230	12.894	230
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte IAS 39		580	-9	571	9
Abzüge					
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9		-	-	-	-
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9		-	-	-	-
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9				15.177	

**ÜBERLEITUNG DER BUCHWERTE DER ERFOLGSNEUTRAL ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN
FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE VON IAS 39 AUF IFRS 9**

Mio. €	Buchwert IAS 39 31.12.2017	Umgliederungen	Anpassungen IFRS 9	Buchwert IFRS 9 01.01.2018	Veränderung Gewinnrücklagen 01.01.2018
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte IAS 39	16.182				
Hinzurechnungen					
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte IAS 39		5	-	5	-
Abzüge					
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9		79	-	79	-
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9		13.124	-	13.124	-
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9				2.984	

**ÜBERLEITUNG DER BUCHWERTE DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN
FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE VON IAS 39 AUF IFRS 9**

Mio. €	Buchwert IAS 39 31.12.2017	Umgliederungen	Anpassungen IFRS 9	Buchwert IFRS 9 01.01.2018	Veränderung Gewinnrücklage 01.01.2018
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte IAS 39	125.550				
Hinzurechnungen					
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte IAS 39		79	0	78	0
Abzüge					
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9		5	–	5	–
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9		580	–	580	–
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte IFRS 9				125.044	

IFRS 15 – ERLÖSE AUS VERTRÄGEN MIT KUNDEN

IFRS 15 fasst die Bilanzierungsvorschriften zur Umsatzrealisierung neu. Der Volkswagen Konzern wendet die modifizierte retrospektive Transitionsmethode an. Wesentliche Umstellungseffekte haben sich für den Volkswagen Konzern zum 1. Januar 2018 nicht ergeben, da die bisherige Vorgehensweise bereits überwiegend in Einklang mit den Neuregelungen steht.

Im Teilkonzern MAN kommt es für bestimmte Vertragsarten zu einer zeitlich nachgelagerten Erfassung der Umsatzerlöse im Vergleich zur bisherigen Bilanzierung. Korrespondierend dazu werden die Sonstigen Rückstellungen und Sonstigen Verbindlichkeiten angepasst. Als Folge der bilanziellen Berücksichtigung von fälligen aber noch nicht vom Kunden in Form von Zahlungsmitteln geleisteten Anzahlungen hat sich die Bilanz zum 1. Januar 2018 gegenüber dem Vorjahr um 0,2 Mrd. € verlängert.

Ab dem Geschäftsjahr 2018 sind bestimmte bisher in den Vertriebskosten zu erfassende Umsätze (insbesondere an Dritte geleistete Finanzierungszuschüsse) den Erlösschmälerungen zuzuordnen.

Darüber hinaus ist die Auflösung von Rückstellungen für Erlösschmälerungen ab dem Geschäftsjahr 2018 nicht mehr als Sonstiger betrieblicher Ertrag zu zeigen, sondern unter den Umsatzerlösen auszuweisen. Hierdurch kommt es zu einer Verschiebung zwischen dem Sonstigen betrieblichen Ergebnis und den Umsatzerlösen in Höhe von 0,2 Mrd. €.

Zur Vereinheitlichung der Darstellung und für eine bessere Vergleichbarkeit wurde in diesem Zusammenhang auch der Ausweis der anderen Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden angepasst und eine Zuordnung zu denjenigen Funktionsbereichen vorgenommen, über die sie gebildet wurden. Die Vorjahreswerte wurden entsprechend angepasst. Das Sonstige betriebliche Ergebnis des Vorjahres hat sich dadurch um 1,3 Mrd. € verringert. Die Kosten der Umsatzerlöse (1,0 Mrd. €) sowie die Vertriebs- (0,3 Mrd. €) und Verwaltungskosten (44 Mio. €) wurden in entsprechendem Umfang entlastet.

Des Weiteren wurde mit der Einführung von IFRS 15 festgestellt, dass einzelne Vertriebsprogramme in bestimmten Ländern den Erlösschmälerungen statt den Vertriebskosten zuzuordnen sind. Daher wurden die Vertriebskosten des Vorjahres um 0,5 Mrd. € angepasst. Die Umsatzerlöse verringerten sich entsprechend.

SONSTIGE BILANZIERUNGS- UND BEWERTUNGSMETHODEN

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland von 1,9% (31. Dezember 2017: 1,9%) verwendet.

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

Im Übrigen werden bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses und der Ermittlung der Vergleichszahlen für das Vorjahr grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss 2017 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2017 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“ veröffentlicht. Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2017 ist auch im Internet unter www.volkswagenag.com/ir abrufbar.

Wesentliche Ereignisse

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieseldematik. Detaillierte Erläuterungen hierzu finden sich im Konzernabschluss 2017 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Im zweiten Quartal des Geschäftsjahres 2018 waren in diesem Zusammenhang zusätzliche Aufwendungen für Rechtsrisiken von 1,6 Mrd. € zu erfassen. Wesentlicher Hintergrund für die Aufwendungen ist die von der Staatsanwaltschaft Braunschweig im Zusammenhang mit der Dieseldematik erlassene Geldbuße in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. € sowie höhere Rechtsverteidigungskosten.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen sowie aus den fortgeführten Untersuchungen und Befragungen zur Dieseldematik und bei weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten keine materiellen Auswirkungen auf den Quartalsabschluss.

Die Hauptversammlung der MAN SE hat im Juni 2013 dem Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages zwischen der MAN SE und der Volkswagen Truck & Bus GmbH, einer Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zugestimmt. Der Vertrag sieht vor, dass den Minderheitsaktionären der MAN SE entweder eine Barabfindung gemäß § 305 AktG oder eine Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG für jedes volle Geschäftsjahr zusteht. Im Juli 2013 ist ein Spruchverfahren eingeleitet worden, in dem die Angemessenheit der im Vertrag geregelten Barabfindung gemäß § 305 AktG und der Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG überprüft wurde.

Am 26. Juni 2018 hat das Oberlandesgericht München im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung und des Ausgleichsanspruchs der Minderheitsaktionäre der MAN SE rechtskräftig entschieden, dass der jährliche Ausgleichsanspruch je Aktie anzuheben ist. Die in erster Instanz vom Landgericht München I erhöhte Abfindung in Höhe von 90,29 € je Aktie wurde bestätigt. Im Rahmen eines Berichtigungsprozesses hat das Oberlandesgericht München am 30. Juli 2018 den jährlichen Ausgleichsanspruch auf 5,47 € brutto (abzüglich etwaiger Körperschaftsteuer und etwaigem Solidaritätszuschlag nach dem jeweils für diese Steuern für das betreffende Geschäftsjahr geltenden Steuersatz) festgesetzt.

Mit dem Beschluss waren die den Minderheitsgesellschaftern gewährten Andienungs- und Ausgleichsrechte neu zu bewerten. Hieraus ergab sich ein Aufwand von 0,4 Mrd. €, der im übrigen Finanzergebnis erfasst wurde.

Weitere Angaben finden sich unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

Konzernkreis

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

VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Am 1. Juni 2017 wurde die teilweise Veräußerung der PGA Group SAS, Paris, Frankreich, durch die POFIN Financial Services Verwaltungs GmbH, Freilassing, an die Emil Frey-Gruppe umgesetzt. Der Verkauf steht im Zusammenhang mit der strategischen Weiterentwicklung des Händlernetzes der Porsche Holding Salzburg und der damit verbundenen Fokussierung auf Handelsbetriebe der Marken des Volkswagen Konzerns.

Die Transaktion umfasste Handelsbetriebe in Polen, den Niederlanden, Belgien sowie teilweise in Frankreich. Für den Volkswagen Konzern ergab sich im Vorjahr hieraus ein positiver Effekt auf die Netto-Liquidität in Höhe von 0,8 Mrd. € sowie unter Berücksichtigung der abgehenden Vermögenswerte und Schulden ein unwesentlicher Ertrag, der im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen wurde.

Insgesamt sind durch die Transaktion Vermögenswerte in Höhe von 2,5 Mrd. € und Schulden in Höhe von 2,1 Mrd. € abgegangen. Bei den Vermögenswerten handelte es sich im Wesentlichen um langfristige Vermietete Vermögenswerte (0,6 Mrd. €) sowie um Vorratsvermögen (1,0 Mrd. €). Die Schulden betrafen hauptsächlich langfristige und kurzfristige Sonstige Verbindlichkeiten (0,9 Mrd. €) sowie Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen (0,7 Mrd. €).

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Der Audi Teilkonzern, die BMW Group und die Daimler AG haben im Jahr 2015 die There Holding B.V., Rijswijk, Niederlande, gegründet, an der sie sich zu je 33,3% beteiligt haben. Im Dezember 2016 unterzeichnete die There Holding B.V. mit der Intel Holdings B.V., Schiphol-Rijk, Niederlande, einen Vertrag zum Verkauf von 15% der Anteile an der HERE International B.V., Rijswijk, Niederlande. Die Transaktion mit der Intel Holdings B.V. wurde am 31. Januar 2017 vollzogen. Dies führte auf Ebene der There Holding B.V. zu einem Beherrschungsverlust im Sinne des IFRS 10. Aus der Entkonsolidierung ergab sich für den Volkswagen Konzern ein anteiliger Ergebniseffekt von 183 Mio. €, der im Vorjahr im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen wurde. Da weiterhin ein maßgeblicher Einfluss besteht, wird die HERE International B.V. als assoziiertes Unternehmen nach der Equity-Methode in den Abschluss der There Holding B.V. einbezogen. Am Beteiligungsverhältnis des Volkswagen Konzerns an der There Holding B.V. ergab sich durch diesen Verkauf keine Änderung. Im Februar 2018 wurde bei der There Holding B.V. eine Kapitalherabsetzung vorgenommen. Der auf den Volkswagen Konzern entfallende Anteil betrug 96 Mio. €.

Im Dezember 2017 wurden mit der Robert Bosch Investment Nederland B.V., Boxtel, Niederlande, sowie der Continental Automotive Holding Netherlands B.V., Maastricht, Niederlande, Verträge zur Veräußerung von Anteilen an der There Holding B.V. unterzeichnet. Die Robert Bosch Investment Nederland B.V. sowie die Continental Automotive Holding Netherlands B.V. haben damit jeweils 5,9% an der There Holding B.V. erworben. Die Transaktionen wurden am 28. Februar 2018 vollzogen. Der Audi Teilkonzern, die BMW Group und die Daimler AG haben ihre Anteile in gleicher Höhe veräußert. Die Beteiligungsquote des Volkswagen Konzerns reduzierte sich somit auf 29,4%. Im Hinblick auf die Finanz- und Ertragslage ergaben sich keine wesentlichen Effekte.

Im Juni 2018 wurde bei der There Holding B.V. eine Kapitalerhöhung vorgenommen, an der der Volkswagen Konzern teilgenommen hat. Die At Equity bewerteten Anteile erhöhten sich um 31 Mio. € und die Beteiligungsquote beträgt nun rund 29,5%.

Anfang September 2016 gaben die Volkswagen Truck & Bus GmbH, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, und der US-amerikanische Nutzfahrzeughersteller Navistar International Corporation, Lisle, USA, (Navistar) bekannt, eine Vereinbarung zum Abschluss einer weitreichenden Allianz unterzeichnet zu haben. Die Kooperation bezieht sich insbesondere auf die Zusammenarbeit bei technischen Komponenten sowie den Einkauf. Der Vollzug der Transaktion erfolgte am 28. Februar 2017. Volkswagen Truck & Bus hat im Rahmen einer Kapitalerhöhung 16,6% der Unternehmensanteile an Navistar erworben und 15,76 USD je Aktie gezahlt. Der Kaufpreis beläuft sich auf 0,3 Mrd. €. Aufgrund der Vertretung von Volkswagen im Board of Directors von Navistar sowie der vereinbarten Kooperationen wird die Beteiligung an Navistar im Konzernabschluss unter den At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen.

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. HALBJAHR 2017¹

Mio. €	Pkw	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	69.658	12.539	–	–	82.196	–9.872	72.325
Originalteile	6.315	1.595	–	–	7.910	–49	7.861
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	7.142	925	–	–	8.067	–247	7.820
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	5.523	356	–	–	5.879	–583	5.297
Power Engineering	–	–	1.579	–	1.579	–1	1.578
Motorräder	380	–	–	–	380	–	380
Vermiet- und Leasinggeschäft	408	878	–	13.088	14.373	–2.131	12.242
Zinsen und ähnliche Erträge	122	2	–	3.541	3.664	–78	3.586
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	–	–	–	–	–
Sonstige Umsatzerlöse	5.091	957	–	332	6.380	–2.120	4.260
	94.637	17.252	1.579	16.961	130.430	–15.081	115.349

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterung IFRS 15).

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. HALBJAHR 2018

Mio. €	Pkw	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	70.818	13.073	–	–	83.891	–9.037	74.854
Originalteile	6.358	1.665	–	–	8.022	–51	7.971
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	5.604	963	–	–	6.566	–276	6.291
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	6.542	609	–	–	7.151	–903	6.247
Power Engineering	–	–	1.637	–	1.637	–1	1.636
Motorräder	375	–	–	–	375	–	375
Vermiet- und Leasinggeschäft	396	823	–	13.695	14.913	–2.148	12.765
Zinsen und ähnliche Erträge	120	3	–	3.564	3.687	–91	3.597
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	906	53	0	–	959	41	1.000
Sonstige Umsatzerlöse	5.477	1.125	–	403	7.005	–2.365	4.640
	96.595	18.312	1.637	17.662	134.207	–14.830	119.377

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

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 1.065 Mio. € (Vorjahr: 985 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus werden in den Kosten der Umsatzerlöse neben den planmäßigen auch außerplanmäßige Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte berücksichtigt. Die auf Basis aktualisierter Wertminderungstests ermittelten außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf insgesamt 336 Mio. € (Vorjahr: 405 Mio. €). Die Basis zur Berechnung der außerplanmäßigen Abschreibungen bildet der Nutzungswert.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. HALBJAHR		%
	2018	2017	
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	6.747	6.759	-0,2
davon: aktivierte Entwicklungskosten	2.490	2.919	-14,7
Aktivierungsquote in %	36,9	43,2	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.845	1.705	8,2
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	6.102	5.546	10,0

4. Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtszeitraums in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien.

Da die unverwässerte und die verwässerte Zahl der Aktien identisch sind, entspricht das unverwässerte auch dem verwässerten Ergebnis je Aktie. Gemäß § 27 der Satzung der Volkswagen AG steht der Vorzugsaktie eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zu.

		2. QUARTAL		1. HALBJAHR	
		2018	2017 ¹	2018	2017 ¹
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien					
Stammaktien: unverwässert	Mio.	295,1	295,1	295,1	295,1
verwässert	Mio.	295,1	295,1	295,1	295,1
Vorzugsaktien: unverwässert	Mio.	206,2	206,2	206,2	206,2
verwässert	Mio.	206,2	206,2	206,2	206,2
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	3.313	3.101	6.613	6.474
Anteil von Minderheiten	Mio. €	3	2	5	5
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	79	60	156	116
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	3.230	3.038	6.452	6.354
Ergebnis je Aktie					
Stammaktien: unverwässert	€	6,44	6,06	12,85	12,65
verwässert	€	6,44	6,06	12,85	12,65
Vorzugsaktien: unverwässert	€	6,44	6,06	12,91	12,71
verwässert	€	6,44	6,06	12,91	12,71

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9).

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 30. JUNI 2018

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2018	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.06.2018
Immaterielle Vermögenswerte	63.419	2.707	333	2.200	63.593
Sachanlagen	55.243	4.529	494	4.769	54.510
Vermietete Vermögenswerte	39.218 ¹	10.474	4.370	3.800	41.523

1 Der Eröffnungsbilanzwert wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9).

6. Vorräte

Mio. €	30.06.2018	31.12.2017
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	5.525	4.858
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	4.241	4.143
Fertige Erzeugnisse, Waren	30.174	26.514
Kurzfristiges Vermietvermögen	5.722	4.774
Geleistete Anzahlungen	152	127
Sicherungsgeschäfte Vorräte	-12	-
	45.803	40.415

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

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.06.2018	31.12.2017
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	17.989	13.357
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	21.392	18.683
	39.381	32.040

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. Juni 2018 mit 402 Mio.€ (Vorjahr: 355 Mio.€) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen beinhalten auch Forderungen aus der Langfristfertigung (vertragliche Vermögenswerte).

Im Zusammenhang mit der Überarbeitung der Klassifizierung von Finanzinstrumenten durch den IFRS 9 wurden zum 1. Januar 2018 Forderungen aus Händlerfinanzierung (Bestandteil der Forderungen aus Finanzdienstleistungen) in Höhe von 2,9 Mrd.€ in die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen umgegliedert.

8. Eigenkapital

Im Juni 2018 hat die Volkswagen AG über eine Tochtergesellschaft, die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) eine nicht besicherte, nachrangige Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 2,8 Mrd. € emittiert. Die Hybridanleihe hat eine unbefristete Laufzeit und wurde in zwei durch die Emittentin kündbaren Tranchen begeben. Die erste Tranche (1,3 Mrd. € mit einem Kupon von 3,375 %) ist erstmals nach sechs Jahren, die zweite Tranche (1,5 Mrd. € mit einem Kupon von 4,625 %) nach zehn Jahren kündbar. Nach IAS 32 ist die Hybridanleihe vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren. Das aufgenommene Kapital wurde um Kapitalbeschaffungskosten reduziert und unter Berücksichtigung von latenten Steuern in das Eigenkapital eingestellt. Die zu leistenden Zinszahlungen an die Anleihehaber werden, vermindert um die Ertragsteuern, direkt im Eigenkapital erfasst.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien und 206.205.445 nennwertlosen Vorzugsaktien zusammen und beträgt 1.283 Mio. € (Dezember 2017: 1.283 Mio. €).

Im Berichtszeitraum hat die Volkswagen AG eine Dividende in Höhe von 1.967 Mio. € (Vorjahr: 1.015 Mio. €) ausgeschüttet. Davon entfielen 1.151 Mio. € (Vorjahr: 590 Mio. €) auf Stammaktien und 817 Mio. € (Vorjahr: 425 Mio. €) auf Vorzugsaktien.

Die Anteile von Minderheiten entfallen im Wesentlichen auf die Aktionäre der RENK AG und der AUDI AG.

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2018	31.12.2017
Anleihen und Schuldverschreibungen	65.136	62.371
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	14.948	15.357
Einlagengeschäft	1.281	2.114
Übrige Finanzschulden	2.454	1.786
	83.819	81.628

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.06.2018	31.12.2017
Anleihen und Schuldverschreibungen	40.979	36.652
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	13.243	14.487
Einlagengeschäft	30.076	29.291
Übrige Finanzschulden	1.151	1.414
	85.448	81.844

11. Angaben zum Fair Value

Die Prinzipien und Methoden zur Fair Value Bewertung sind gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich unverändert. Detaillierte Erläuterungen zu den Bewertungsprinzipien und -methoden finden sich im Konzernabschluss 2017 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze“.

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

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

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

Die Ermittlung des Fair Value wird anhand einheitlicher Bewertungsmethoden sowie Bewertungsparameter vorgenommen. Die Durchführung der Fair Value Bewertung bei Finanzinstrumenten der Stufe 2 und 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben in den einzelnen Konzernbereichen durchgeführt. Der Fair Value der den Minderheitsgesellschaftern gewährten Andienungs-/Ausgleichsrechte wird mittels eines Barwertmodells ermittelt, das auf der vertraglich vereinbarten Barabfindung einschließlich Ausgleichzahlung sowie der gesetzlichen Mindestverzinsung und einem laufzeitäquivalenten, risikoadjustierten Diskontierungszinssatz basiert.

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

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

Der Fair Value der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten 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.

Mit der erstmaligen Anwendung von IFRS 9 und IFRS 15 werden ab dem Geschäftsjahr 2018 die Buchwerte der vertraglichen Vermögenswerte und der Forderungen aus Versicherungsverträgen in der Klasse „Nicht im Anwendungsbereich des IFRS 7“ ausgewiesen.

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

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 31. DEZEMBER 2017

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	NICHT IM ANWENDUNGS- BEREICH DES IFRS 7	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2017
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	8.205	8.205
Sonstige Beteiligungen	243	–	–	–	1.075	1.318
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	73.249	75.049	–	–	73.249
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	776	4.364	4.391	3.315	–	8.455
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	13.357	13.357	–	–	13.357
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	53.145	53.145	–	–	53.145
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	936	9.153	9.153	1.909	–	11.998
Wertpapiere	15.939	–	–	–	–	15.939
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	18.457	18.457	–	–	18.457
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	–	–	–	90	90
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	81.628	82.567	–	–	81.628
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	774	1.630	1.633	261	–	2.665
Kurzfristige Schulden						
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	3.795	3.811	–	–	3.795
Finanzschulden	–	81.844	81.844	–	–	81.844
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	23.046	23.046	–	–	23.046
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	766	7.358	7.358	446	–	8.570

**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 30. JUNI 2018**

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	NICHT IM ANWENDUNGS- BEREICH DES IFRS 7	BILANZ- POSTEN ZUM 30.06.2018
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	6.930	6.930
Sonstige Beteiligungen	356	–	–	–	1.165	1.521
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	582	75.737	77.654	–	–	76.319
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	420	4.027	4.039	2.121	–	6.569
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	17.629	17.629	–	359	17.989
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	23	52.734	52.734	–	–	52.757
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.102	11.007	11.007	1.857	17	13.984
Wertpapiere	16.475	135	135	–	–	16.610
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	21.720	21.720	–	–	21.720
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	83.819	84.310	–	–	83.819
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	754	1.928	1.931	378	–	3.060
Kurzfristige Schulden						
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	4.158	4.158	–	–	4.158
Finanzschulden	–	85.448	85.448	–	–	85.448
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	25.326	25.326	–	–	25.326
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	719	7.471	7.471	634	–	8.825

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

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2017	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	243	103	–	140
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	776	–	705	71
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	936	–	933	3
Wertpapiere	15.939	15.939	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	774	–	242	532
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	766	–	533	233

Mio. €	30.06.2018	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	356	84	29	243
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	582	–	–	582
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	420	–	366	55
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2	–	–	2
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	23	–	–	23
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.102	–	1.101	2
Wertpapiere	16.475	16.475	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	754	–	228	526
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	719	0	434	285

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2017	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.315	–	3.315	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.909	–	1.909	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	261	–	261	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	446	–	445	0

Mio. €	30.06.2018	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.121	–	2.121	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.857	–	1.857	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	378	–	378	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	634	–	634	–

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Darunter fallen zum Beispiel Wertpapiere und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven 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 Waretermingeschäfte 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 sowie Forderungen aus Kundenfinanzierung gezeigt. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei insbesondere die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuelle Diskontzinssätze verwendet. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Value für die Restwertsicherungsmodelle sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle.

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2017	152	230
Währungsänderungen	-6	-
Gesamtergebnis	14	97
erfolgswirksam	19	97
erfolgsneutral	-4	0
Zugänge (Zukäufe)	82	-
Realisierungen	-9	-38
Umgliederung in Stufe 2	-10	-2
Stand am 30.06.2017	223	287
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	19	-97
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-	-
Finanzergebnis	19	-97
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	1	-96

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2018	823¹	765
Währungsänderungen	-24	1
Gesamtergebnis	62	88
erfolgswirksam	-18	88
erfolgsneutral	80	-
Zugänge (Zukäufe)	163	6
Realisierungen	-88	-49
Umgliederung in Stufe 2	-30	0
Stand am 30.06.2018	907	811
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-18	-88
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-18	-88
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-21	-94
Finanzergebnis	0	0
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	1	-

1 Der Eröffnungsbilanzwert wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9).

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

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 30. Juni 2018 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 11 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen. Auf das Eigenkapital ergeben sich keine Effekte.

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

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. Juni 2018 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 30. Juni 2018 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €) niedriger ausgefallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. Juni 2018 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 317 Mio. € (Vorjahr: 263 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. Juni 2018 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 335 Mio. € (Vorjahr: 263 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 30. Juni 2018 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 7 Mio. € niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 30. Juni 2018 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 7 Mio. € höher ausgefallen.

12. Kapitalflussrechnung

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

Mio. €	30.06.2018	30.06.2017
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	21.720	22.288
Termingeldanlagen	-487	-414
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	21.233	21.874

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2018	2017
Kapitaleinzahlungen	2.732	3.473
Dividendenzahlungen	-2.253	-1.224
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-	-
Aufnahmen von Anleihen	13.840	16.030
Tilgungen von Anleihen	-7.087	-7.325
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	-866	1.633
Leasingzahlungen	-14	-11
	6.352	12.576

13. Segmentberichterstattung

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

Die Aktivitäten des Segments Pkw erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Pkw sowie das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen. Im Berichtsegment Pkw werden die einzelnen Pkw-Marken des Volkswagen Konzerns, insbesondere aufgrund des hohen Maßes an technologischer und wirtschaftlicher Verzahnung im Produktionsverbund der einzelnen Marken, zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst. 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 leichten Nutzfahrzeugen, 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.

Die Aktivitäten des Segments Power Engineering beinhalten die Entwicklung und Herstellung großer Dieselmotoren, Turbokompressoren, Industrieturbinen und chemischer Reaktorsysteme sowie die Herstellung von Getrieben, Antriebstechnik und Prüfsystemen.

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

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

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

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

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

BERICHTSSEGMENTE 1. HALBJAHR 2017¹

Mio. €	Pkw	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	85.067	13.491	1.578	15.166	115.303	46	115.349
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	9.570	3.761	1	1.795	15.127	-15.127	-
Umsatzerlöse	94.637	17.252	1.579	16.961	130.430	-15.081	115.349
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	8.232	1.043	-46	1.265	10.494	-1.578	8.916

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 15).

BERICHTSSEGMENTE 1. HALBJAHR 2018

Mio. €	Pkw	Nutz- fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst- leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	87.057	14.562	1.636	16.008	119.263	114	119.377
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	9.538	3.750	1	1.654	14.943	-14.943	-
Umsatzerlöse	96.595	18.312	1.637	17.662	134.207	-14.830	119.377
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	7.029	1.275	-58	1.294	9.539	-1.380	8.160

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. HALBJAHR	
	2018	2017 ¹
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	9.539	10.494
Nicht zugeordnete Bereiche	11	38
Konzernfinanzierung	-13	5
Konsolidierung	-1.378	-1.621
Operatives Ergebnis	8.160	8.916
Finanzergebnis	813	-117
Konzernergebnis vor Steuern	8.972	8.799

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 9).

14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Zum 30. Juni 2018 hält die Porsche SE mit 52,2% 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 nicht die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, 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.

Mio. €	ERBRACHT E LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	1. HALBJAHR		1. HALBJAHR	
	2018	2017	2018	2017
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	2	5	0	0
Aufsichtsräte	3	1	1	2
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	537	481	724	446
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	7.516	6.898	356	499
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	96	101	334	345
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	6	5	2	3

Mio. €	FORDERUNGEN AN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.06.2018	31.12.2017	30.06.2018	31.12.2017
	Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	8	13	114
Aufsichtsräte	1	0	238	254
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	992	1.480	1.328	1.773
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	11.590	9.889	2.484	2.168
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	123	76	543	572
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	2	2	0	1

Die in den obigen Tabellen dargestellten empfangenen Lieferungen und Leistungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen enthalten nicht die gefassten Dividendenbeschlüsse in Höhe von 3.236 Mio. € (Vorjahr: 3.533 Mio. €).

Die Forderungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 6.708 Mio.€ (Vorjahr: 6.277 Mio.€) sowie Forderungen aus Lieferungs- und Leistungsbeziehungen in Höhe von 3.168 Mio.€ (Vorjahr: 3.354 Mio.€). Die Forderungen gegenüber nicht konsolidierten Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 653 Mio.€ (Vorjahr: 1.038 Mio.€) sowie aus Lieferungs- und Leistungsbeziehungen in Höhe von 172 Mio.€ (Vorjahr: 224 Mio.€).

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

Die Verbindlichkeiten gegenüber der Porsche SE bestehen im Wesentlichen aus Termingeldeinlagen.

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

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 202 Mio.€ (Vorjahr: 149 Mio.€).

Die ausstehenden Forderungen gegenüber nahestehenden Personen und Unternehmen wurden in Höhe von 59 Mio.€ (Vorjahr: 56 Mio.€) wertberichtigt. Im ersten Halbjahr 2018 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 17 Mio.€ (Vorjahr: 36 Mio.€) an.

Der Volkswagen Konzern hat in den ersten sechs Monaten Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 455 Mio.€ (Vorjahr: 203 Mio.€) getätigt.

15. Rechtsstreitigkeiten

Bei bestimmten als Pkw zugelassenen T6-Modellen (Klasse M1) mit Euro-6-Dieselmotoren wurde im Rahmen der Prüfung der Übereinstimmung der laufenden Neuproduktion mit dem genehmigten Typ (Conformity of Production) festgestellt, dass bestimmte technische Werte nicht vollumfänglich bestätigt werden konnten. Zur Sicherstellung dieser Übereinstimmung der Neuproduktion entwickelte die Volkswagen AG eine Softwaremaßnahme, die Ende Februar 2018 durch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) genehmigt und in der Neuproduktion sowie auf bis dahin noch nicht ausgelieferte (insgesamt circa 30.000) Neufahrzeuge angewandt wurde. Die Volkswagen AG führte außerdem In-Use-Tests durch, um zu prüfen, ob die circa 200.000 bereits im Markt befindlichen T6-Gebrauchtfahrzeuge die technischen Werte einhalten. Die auf Vorschlag der Volkswagen AG durchgeführten Prüfungen fanden in enger Abstimmung mit dem KBA statt, das dieses Verfahren in einem Bescheid vom 1. März 2018 aufgenommen hat. Die Ergebnisse dieser Tests zeigen, dass die technischen Werte bei den T6-Gebrauchtfahrzeugen eingehalten werden.

Am 2. März 2018 wies das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die erste geänderte Sammelklage (First Class Action Complaint) wegen des angeblichen Handels von Anleihen zu künstlich überhöhten Preisen und wegen des Wertverlusts dieser Anleihen nach der Bekanntgabe der „Notices of Violation“ durch die U.S. Environmental Protection Agency (EPA) in vollem Umfang ab, gestattete jedoch die Einreichung einer zweiten geänderten Klage. Am 2. April 2018 reichten die Kläger eine zweite geänderte Sammelklage ein, bezüglich der die Volkswagen AG eine Abweisung beantragt hat.

Am 5. März 2018 gab ein Gericht im US-Bundesstaat Tennessee einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Tennessee gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Den Anträgen von Volkswagen und Tennessee auf Einlegung von Rechtsmitteln wurde stattgegeben.

Am 12. März 2018 gab ein Staatsgericht in Minnesota einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Minnesota gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Volkswagen hat bezüglich der Entscheidung Beschwerde eingelegt.

Am 15. März 2018 reichten die Hauptrechtsbeistände der Kläger in Bezug auf kartellrechtliche Verfahren gegen deutsche Automobilhersteller im Northern District von Kalifornien im Auftrag einer mutmaßlichen indirekten Käuferklasse und einer mutmaßlichen direkten Käuferklasse konsolidierte, geänderte Sammelklagen gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen sowie andere Hersteller ein. In den konsolidierten, geänderten Klagen wird behauptet, dass die Beklagten sich seit den 1990ern zwecks unrechtmäßiger Erhöhung der Preise deutscher Luxusfahrzeuge abstimmten, indem sie einen Austausch sensibler Geschäftsinformationen vereinbart hätten und unrechtmäßige Vereinbarungen bezüglich Technik, Kosten und Lieferanten eingegangen seien. Des Weiteren behaupten die Kläger, dass die Beklagten eine Beschränkung der Größe der AdBlue-Tanks vereinbart hätten, um sicherzustellen, dass die US-Emissions-Regulierungsbehörden keine eingehende Überprüfung des Emissionskontrollsystems in Fahrzeugen der Beklagten vornehmen würden und dass diese Vereinbarung für Volkswagen den Anstoß zur Erstellung des „Defeat Device“ gegeben hätte. In

den Klagen wird überdies behauptet, dass die Beklagten sich bei der Festlegung des Preises des für ihre Automobile verwendeten Stahls abgestimmt hätten, indem sie mit deutschen Stahlherstellern eine Absprache zur Anwendung einer Zwei-Komponenten-Preisformel für Stahlkäufe getroffen hätten und eng zusammenarbeiteten, um der Förderung von Dieselfahrzeugen dienende, wissenschaftliche Studien zu erstellen. Am 17. Mai 2018 reichten alle Beklagten einen gemeinsamen Antrag auf Abweisung der zwei konsolidierten Sammelklagen ein. Am 24. Mai 2018 reichten die Beklagten auf Seiten von Volkswagen auch einen Einzelantrag auf Klageabweisung unter Geltendmachung von speziell auf sie zutreffenden Gründen ein. Die schriftlichen Stellungnahmen zu den Anträgen liegen mittlerweile vollständig vor, eine Anhörung ist derzeit für den 17. September 2018 anberaumt.

Am 22. März 2018 teilten die Volkswagen AG, bestimmte Tochterunternehmen und der Attorney General von Arizona einem Staatsgericht in Arizona mit, dass bezüglich der verbraucherrechtlichen und wettbewerbsrechtlichen Klagen in Arizona eine Vereinbarung erzielt worden sei. Am 24. Mai 2018 wies das zuständige Gericht auf Antrag beider Parteien die Klage in Arizona endgültig ab.

In Südkorea wurde die Freigabe für die letzten Fahrzeugcluster des Motortyps EA 189 am 28. März 2018 erteilt.

Das südkoreanische Umweltministerium hat bestimmte Emissionsstrategien in der Motorsteuerungssoftware verschiedener Dieselfahrzeuge mit einem V6- oder V8-Motor der Emissionsnorm Euro 6 als unzulässige Abschaltvorrichtung qualifiziert und am 4. April 2018 einen Rückruf angeordnet, gleiches gilt in Bezug auf das Dynamic Shift Program (DSP) in der Getriebesteuerung einiger Audi Fahrzeugmodelle.

Am 11. April 2018 gab ein Staatsgericht in Texas einem Antrag auf Einleitung eines Eilverfahrens (summary judgment) bezüglich der vom Attorney General von Texas gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen zum Teil statt beziehungsweise wies diesen zum Teil ab. Das Gericht in Texas wies den Antrag von Volkswagen auf eine erneute Prüfung beziehungsweise die Einlegung von Rechtsmitteln ab.

Am 16. April 2018 wies das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die von der Environmental Protection Commission of Hillsborough County, Florida und Salt Lake County, Utah auf bundesstaatlicher und kommunaler Ebene erhobenen Umweltschutzklagen gegen bestimmte Tochterunternehmen der Volkswagen AG endgültig ab. Als Begründung führte das Gericht vorstehend benannte, derzeit in Tennessee, Minnesota, Texas sowie bei weiteren Staatsgerichten anhängige Verfahren an, in denen dieselbe Frage des Verhältnisses von US-Bundesrecht zum Recht von einzelnen US-Bundesstaaten verhandelt wird. Die Bezirke haben bezüglich der Entscheidung Einspruch eingelegt.

Die Staatsanwaltschaft Stuttgart hat ein strafrechtliches Ermittlungsverfahren eröffnet. Überdies bestätigte die Staatsanwaltschaft Stuttgart, dass sie unter anderem gegen den ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG in seiner Eigenschaft als Mitglied des Vorstands der Porsche SE bezüglich seiner eventuellen Beteiligung an einer möglichen Marktmanipulation in Zusammenhang mit der gleichen Thematik ermittelt.

Des Weiteren hat die Staatsanwaltschaft Stuttgart bezüglich der Dieselmaterie strafrechtliche Ermittlungen gegen ein Vorstandsmitglied, einen Mitarbeiter und einen ehemaligen Mitarbeiter der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG wegen des Verdachts auf Betrug und unzulässige Werbung eingeleitet. Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Die Untersuchungen befinden sich in einem frühen Stadium. Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten. Sollten sich Erkenntnisse ergeben, die ein vorwerfbares Verhalten oder ein Organisationsverschulden begründen, wird der Vorstand beziehungsweise der Aufsichtsrat entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Am 18. April 2018 stimmten die EPA und die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien das California Air Resources Board (CARB) der zweiten Phase der emissionsbezogenen Anpassung betroffener 2,0 l TDI-Fahrzeuge mit Motoren der dritten Generation zu.

Damit konnten die Freigabeprozesse für die technischen Maßnahmen für die betroffenen Fahrzeuge des Motortyps EA 189 – mit Ausnahme von Chile – in allen Ländern abgeschlossen werden.

Am 19. April 2018 genehmigte das US-Bundesgericht in der in Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ die Vereinbarung der Parteien über die Verschiebung der zuvor für den 11. Mai 2018 angesetzten Anhörung zu dem Antrag der Beklagten auf Abweisung der konsolidierten Sammelklage, die auf den Vorwurf abstellt, die Beklagte habe die Existenz von Abschaltvorrichtungen in mit Automatikgetriebe ausgestatteten Fahrzeugen der Marke Audi verschleiert. Diese Anhörung wurde erneut verschoben.

Am 25. April 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie die Umweltbehörde des US-Bundesstaats Maryland (Department of the Environment) eine Vereinbarung bekannt, wonach umweltrechtliche Ansprüche des Bundesstaats Maryland und verbleibende Verbraucheransprüche wegen

Rückgabe beziehungsweise Unterlassung beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht Maryland am 3. Mai 2018 genehmigtes Consent Decree.

Die Gerichte von Ontario und Quebec erteilten jeweils am 19. beziehungsweise 25. April 2018 die Genehmigung für einen Vergleich mit Verbrauchern, der seitens der Volkswagen AG und anderen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in Bezug auf 3,0 l TDI-Fahrzeuge geschlossen wurde.

Am 1. Mai 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des US-Bundesstaats West Virginia eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des US-Bundesstaats West Virginia beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht West Virginia am 1. Mai 2018 genehmigtes Consent Decree.

Am 29. August 2017 reichten Kläger beim US District Court für den Eastern District von New York im Auftrag einer mutmaßlichen Käuferklasse von American Depositary Receipts der Volkswagen AG eine Klage gegen die Volkswagen AG und drei frühere sowie ein amtierendes Vorstandsmitglied ein. Die Kläger machen im Rahmen des US Securities Exchange Act von 1934 Ansprüche geltend, wonach die Beklagten bezüglich der Compliance-Maßnahmen der Volkswagen AG – insbesondere in wettbewerbs- und kartellrechtlicher Hinsicht – wesentliche Falschaussagen getätigt und Tatsachen ausgelassen haben sollen. Die Kläger reichten am 13. Juli 2018 eine geänderte Klage ein. Die Beklagten beabsichtigen zu beantragen, diese Klage abzuweisen.

Am 18. Mai 2018 stimmten die EPA und die CARB einer emissionsbezogenen Anpassung von Fahrzeugen der Generation 1.1 mit V6 3,0 l TDI-Motoren zu. Am 13. Juli 2018 haben die EPA und die CARB die Anpassungsmaßnahme für Fahrzeuge mit V6 3,0 l TDI-Motor der Generation 1.2 genehmigt.

Am 22. Mai 2018 reichten Kläger eine konsolidierte Sammelklage im Auftrag einer mutmaßlichen Klasse von bei Franchise-Handelsbetrieben tätigen Volkswagen Vertriebsmitarbeitern ein. Am 7. Juni 2018 bestellte das Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ den Rechtsbeistand der Kläger als Interims-Hauptrechtsbeistand für die mutmaßliche Klasse.

Am 28. Mai 2018 wurde eine beim Bezirksgericht (Provincial Court) von Quebec eingereichte Sammelklage im Hinblick auf Ansprüche bezüglich Aktien der Volkswagen AG und American Depositary Receipts zugelassen.

Am 1. Juni 2018 wurde beim Bundesgericht in der im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ eine Änderungsanzeige des mit dem US-Justizministerium (DoJ) und der EPA abgeschlossen dritten Partial Consent Decrees eingereicht, wonach bestimmte Fälligkeitstermine in Bezug auf die jährliche Berichterstattung geändert wurden.

Am 5. Juni 2018 gab ein Staatsgericht in Illinois einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Illinois gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen statt. Der Bundesstaat hat bezüglich der Entscheidung Einspruch eingelegt.

Am 6. Juni 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des US-Bundesstaats Oklahoma eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des Bundesstaats Oklahoma beigelegt werden. Bestandteil dieser Vereinbarung ist ein vom Staatsgericht Oklahoma am 6. Juni 2018 genehmigtes Consent Decree.

Im Rahmen der Durchsuchungsmaßnahmen vom 11. Juni 2018 wurde bekannt, dass die Staatsanwaltschaft München II das dort anhängige Ermittlungsverfahren ausgeweitet hat. Dem zugrundeliegenden Durchsuchungsbeschluss lässt sich entnehmen, dass nunmehr auch gegen den Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG (zugleich Vorstandsmitglied der Volkswagen AG) und ein weiteres aktives Vorstandsmitglied der AUDI AG ermittelt wird. Vorgeworfen wird beiden Beschuldigten unter anderem Betrug im Zusammenhang mit dem Verkauf von Dieselfahrzeugen auf dem europäischen Markt im Zeitraum nach Herbst 2015. Der Vorstandsvorsitzende der AUDI AG wurde am 18. Juni 2018 festgenommen und befindet sich seitdem in Untersuchungshaft. Die Staatsanwaltschaft München II ermittelt in diesem Zusammenhang derzeit gegen 20 Personen. Die AUDI AG hat zwei renommierte Großkanzleien mit der Aufklärung des Sachverhalts beauftragt, der den staatsanwaltschaftlichen Vorwürfen zugrunde liegt. Die Untersuchungen befinden sich in einem frühen Stadium. Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG lassen sich regelmäßig über den aktuellen Stand berichten. Sollten sich Erkenntnisse ergeben, die ein vorwerfbares Verhalten oder ein Organisationsverschulden begründen, wird der Vorstand beziehungsweise der Aufsichtsrat entsprechende Maßnahmen ergreifen.

Am 13. Juni 2018 gaben die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen sowie der Attorney General des Bundesstaats Vermont eine Vereinbarung bekannt, wonach Verbraucheransprüche des Bundesstaats Vermont beigelegt werden. Am 16. Juli 2018 wurde eine gemeinsame Vereinbarung zur Abweisung der Klage bei dem Gericht in Vermont eingereicht.

Am 13. Juni 2018 hat die Staatsanwaltschaft Braunschweig einen Bußgeldbescheid gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieseldisemissionsproblematik erlassen. Der Bußgeldbescheid knüpft an fahrlässige Aufsichtspflichtverletzungen von Mitarbeitern der Volkswagen AG in der Abteilung Aggregate-Entwicklung an und bezieht sich im Zeitraum von Mitte 2007 bis 2015 auf insgesamt 10,7 Mio. Fahrzeuge mit Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada. Der Bußgeldbescheid sieht eine Geldbuße in Höhe von insgesamt 1,0 Mrd. € vor, die sich aus dem gesetzlichen Höchstmaß einer Ahndung in Höhe von 5 Mio. € sowie einer Abschöpfung wirtschaftlicher Vorteile in Höhe von 995 Mio. € zusammensetzt. Die Volkswagen AG hat die Geldbuße nach eingehender Prüfung akzeptiert und diese vollständig bezahlt, womit der Bußgeldbescheid rechtskräftig geworden ist. Durch den Bußgeldbescheid wird das gegen die Volkswagen AG laufende Ordnungswidrigkeitenverfahren beendet. Eine weitere Sanktionierung oder Einziehung gegen die Volkswagen AG und ihre Konzerngesellschaften ist daher in Deutschland im Zusammenhang mit dem einheitlichen Lebenssachverhalt betreffend die Dieselmotoren der Typen EA 189 weltweit sowie EA 288 (Generation 3) in den USA und Kanada, der Gegenstand des Bußgeldbescheids ist, nicht mehr zu erwarten. Somit geht Volkswagen davon aus, dass die Beendigung dieses Verfahrens auch erhebliche positive Auswirkungen auf weitere in Europa gegen die Volkswagen AG und ihre Konzerngesellschaften geführte behördliche Verfahren haben wird. Das Ordnungswidrigkeitenverfahren im Zusammenhang mit dem durch die Staatsanwaltschaft in München in Ermittlung befindlichen Sachverhalt bezüglich der Audi AG besteht unverändert fort. Von weitergehenden Angaben wird gemäß IAS 37.92 abgesehen, um das Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Am 25. Juni 2018 erteilte ein Staatsgericht in Pennsylvania seine Zustimmung zu einem Prozessvergleich, in dessen Rahmen eine frühere Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der bundesstaatlichen Umweltschutzklagen gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen vom Bundesstaat Pennsylvania und neun anderen Bundesstaaten umgesetzt wurde. Diese Staaten hatten sich gegen die Übernahme der bundesstaatlichen Emissionsnormen entschieden.

Am 26. Juni 2018 gab ein Staatsgericht in Missouri einem Antrag auf Abweisung der vom Attorney General von Missouri gegen die Volkswagen AG und bestimmte Tochterunternehmen erhobenen bundesstaatlichen Umweltschutzklagen statt.

Am 26. Juni 2018 hat das Oberlandesgericht München im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung und des Ausgleichsanspruchs der Minderheitsaktionäre der MAN SE rechtskräftig entschieden, dass der jährliche Ausgleichsanspruch je Aktie anzuheben ist. Die in erster Instanz vom Landgericht München I erhöhte Abfindung in Höhe von 90,29 € je Aktie wurde bestätigt. Im Rahmen eines Berichtigungsprozesses hat das Oberlandesgericht München am 30. Juli 2018 den jährlichen Ausgleichsanspruch auf 5,47 € brutto (abzüglich etwaiger Körperschaftsteuer und etwaigem Solidaritätszuschlag nach dem jeweils für diese Steuern für das betreffende Geschäftsjahr geltenden Steuersatz) festgesetzt. Die Beschlüsse des Oberlandesgerichts München sind rechtskräftig und im Bundesanzeiger zu veröffentlichen. Danach kann die Barabfindung von 90,29 € pro Aktie gem. § 305 AktG noch binnen zwei Monaten angenommen werden.

Am 6. Juli 2018 hat das Bundesverfassungsgericht über die Verfassungsbeschwerden im Zusammenhang mit der Durchsuchung bei der Kanzlei Jones Day entschieden und festgestellt, dass die Bestätigung der vorläufigen Sicherstellung von Mandatsunterlagen und Daten der Volkswagen AG nicht gegen Verfassungsrecht verstoßen hat. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns werden auch weiterhin und unter Einbeziehung der Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts mit den staatlichen Behörden kooperieren.

In Österreich wurde im Berichtszeitraum die erstinstanzliche Zurückweisung der letzten dort noch anhängigen Anlegerklage im Zusammenhang mit der Dieseldisemissionsproblematik rechtskräftig.

Seit vielen Monaten untersucht die AUDI AG mit Hochdruck alle Dieseldisemissionskonzepte auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstspotenzial. Von Juli 2017 bis Juni 2018 sind die von der AUDI AG vorgeschlagenen Maßnahmen in verschiedenen Bescheiden des KBA zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet worden. Die im Mai 2018 angestoßenen Untersuchungen zu den aktuellen Fahrzeugkonzepten der Motorengenerationen Generation 2 evo und Generation 3 sind abgeschlossen. Die wesentlichen Ergebnisse werden derzeit dem KBA vorgestellt.

In Deutschland sind im Zusammenhang mit der Dieseldematik kundenseitig rund 17.300 produktbezogene Einzelklagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Von der financialright GmbH wurde nach Einreichung einer Klage aus an sie abgetretenen Rechten von circa 2.000 Schweizer Kunden nun eine weitere entsprechende Klage von rund 6.000 slowenischen Kunden gegen die Volkswagen AG erhoben. Die Klagen haben einen Streitwert von zusammen rund 50 Mio. €.

Die private spanische Verbraucherschutzorganisation Organización de Consumidores y Usuarios (OCU) hat am 9. Mai 2018 eine Sammelklage gegen die Volkswagen Group España Distribución S.A. erhoben. Die OCU vertritt rund 7.500 spanische Kunden und fordert für diese Schadensersatz in Höhe von knapp 23 Mio. €.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2018 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich der Abschnitte „Risiken aus der Dieseldematik“ und „Rechtsstreitigkeiten/Dieseldematik“ sowie der zugrunde liegenden Sachverhaltsdarstellung im Kapitel „Dieseldematik“ – des zusammengefassten Lageberichts im Geschäftsbericht 2017 auch aus den bis zum Aufstellungszeitpunkt erfolgten Veröffentlichungen sowie aus den fortgeführten Untersuchungen und Befragungen zur Dieseldematik und bei weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten keine wesentlichen Änderungen.

16. Eventualverbindlichkeiten

Gegenüber den im Geschäftsbericht 2017 beschriebenen Eventualverbindlichkeiten ergeben sich bis zum 30. Juni 2018 keine wesentlichen Veränderungen.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2017 um 2,5 Mrd. € auf 27,0 Mrd. € erhöht. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus der Erhöhung des Bestellobligos für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen um 2,1 Mrd. €.

Deutscher Corporate Governance Kodex

Die aktuellen Erklärungen nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG, der AUDI AG, der MAN SE und der RENAULT AG sind auf den Internetseiten www.volkswagenag.com/ir, www.audi.com/cgk-erklaerung, www.man.eu/corporate beziehungsweise www.renault.com/corporated-governance.html dauerhaft zugänglich.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Im Juli 2018 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam, Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2013 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 September 2018 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.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätze für die Zwischenberichterstattung der verkürzte Konzern-Zwischenabschluss unter Beachtung der Grundsätze ordnungsmäßiger Buchführung ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzern-Zwischenlagebericht 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 im verbleibenden Geschäftsjahr beschrieben sind.

Wolfsburg, 1. August 2018

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung und verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. Juni 2018, die Bestandteile des Halbjahresfinanzberichts nach § 115 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

Wir verweisen auf die im Anhang des Konzern-Zwischenabschlusses im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“ und im Konzern-Zwischenlagebericht im Kapitel „Prognose-, Risiko- und Chancenbericht“ dargestellten aktualisierten Informationen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik, die neben den Ausführungen zu den kürzlich bekannt gewordenen Vorwürfen bei zwei Tochtergesellschaften hinsichtlich des Verdachts auf Betrug und unzulässige Werbung beziehungsweise hinsichtlich des Verdachts auf Betrug im Zusammenhang mit dem Verkauf von Dieselfahrzeugen auf dem europäischen Markt im Zeitraum nach Herbst 2015 im Wesentlichen auf die im Konzernabschluss 2017 sowie die im Konzernlagebericht zum 31. Dezember 2017 dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen verweisen.

Auf der Grundlage der dargestellten und diesem Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht zugrundeliegenden bisherigen Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten Maßnahmen zur Aufklärung des Sachverhalts gibt es unverändert keine Bestätigung dafür, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft vor Sommer 2015 Kenntnis von der bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten. Sollten im Rahmen der weiteren Untersuchungen neue Erkenntnisse über einen früheren Informationsstand der Vorstandsmitglieder zur Dieseldiagnostik gewonnen werden, könnten diese gegebenenfalls Auswirkungen auf den Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht als auch auf den Jahres- beziehungsweise Konzernabschluss sowie auf den Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr 2017 und die Vorjahre haben.

Die bislang gebildeten Rückstellungen für Gewährleistungen und Rechtsrisiken basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand einschließlich den Ausführungen zu den kürzlich bekannt gewordenen Vorwürfen bei zwei Tochtergesellschaften hinsichtlich des Verdachts auf Betrug und unzulässige Werbung beziehungsweise hinsichtlich des Verdachts auf Betrug im Zusammenhang mit dem Verkauf von Dieselfahrzeugen auf dem europäischen Markt im Zeitraum nach Herbst 2015. Aufgrund der mit den laufenden und erwarteten Rechtsstreitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der Risiken anders ausfallen kann.

Unsere Urteile zum verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und Konzern-Zwischenlagebericht sind diesbezüglich nicht modifiziert.

Hannover, den 1. August 2018

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Harald Kayser
Wirtschaftsprüfer

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Fahrzyklen

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 ab September 2018 für alle Neufahrzeuge. Ziel dieses neuen Testzyklus ist, CO₂-Emissionen und Verbräuche praxisnäher anzugeben. Eine weitere wichtige europäische Verordnung ist auch die Real Driving Emission (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, bei der die Emissionen mittels mobiler Abgasmess-technik zusätzlich auch im realen Straßenverkehr überprüft werden.

Hybridanleihe

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

Aktivierungsquote

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

Bruttomarge

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

Eigenkapitalquote

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

Forschungs- und Entwicklungskostenquote

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

Netto-Cash-flow

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

Netto-Liquidität

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

Operatives Ergebnis

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

Operative Rendite

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

Sachinvestitionsquote

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

Umsatzrendite vor Steuern

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

Impressum

HERAUSGEBER

Volkswagen AG
Finanzpublizität
Brieffach 1848-2
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon +49 (0) 5361 9-0
Fax +49 (0) 5361 9-28282

INVESTOR RELATIONS

Volkswagen AG
Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon +49 (0) 5361 9-0
Fax +49 (0) 5361 9-30411
E-Mail investor.relations@volkswagen.de
Internet www.volkswagenag.com/ir

FINANZKALENDER

30. Oktober 2018
Zwischenbericht Januar – September 2018

Neben der deutschen Fassung erscheint der
Zwischenbericht in englischer Sprache.

Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter:
www.volkswagenag.com/ir

Printed in Germany
858.809.583.00



www.volkswagenag.com