VOLKSWAGEN GROUP

GESCHÄFTSBERICHT 2023

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

	2023	2022[1]	%
Mengendaten[2] in Tsd.			
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	9.240	8.263	+ 11,8
Absatz (Fahrzeuge)	9.362	8.481	+ 10,4
Produktion (Fahrzeuge)	9.309	8.717	+ 6,8
Belegschaft am 31.12.	684,0	675,8	+ 1,2
Finanzdaten nach IFRS in Mio. €			
Umsatzerlöse	322.284	279.050	+ 15,5
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	22.576	22.509	+ 0,3
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen (%)	7,0	8,1	
Sondereinflüsse	0	–399	x
Operatives Ergebnis	22.576	22.109	+ 2,1
Operative Umsatzrendite (%)	7,0	7,9	
Ergebnis vor Steuern	23.194	22.070	+ 5,1
Umsatzrendite vor Steuern (%)	7,2	7,9	
Ergebnis nach Steuern	17.928	15.852	+ 13,1
Konzernbereich Automobile[3]			
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	21.779	18.908	+ 15,2
F&E-Quote (%)	8,1	8,1	
Cashflow laufendes Geschäft	37.851	29.865	+ 26,7
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft[4]	27.153	25.058	+ 8,4
davon: Sachinvestitionen	14.371	12.731	+ 12,9
Sachinvestitionsquote (%)	5,4	5,5	
Netto-Cashflow	10.698	4.807	x
Nettoliquidität am 31.12.	40.289	43.015	–6,3
Kapitalrendite (RoI) in %	12,3	12,0	
Konzernbereich Finanzdienstleistungen			
Eigenkapitalrendite vor Steuern[5] (%)	8,8	14,1	

VOLKSWAGEN AG

	2023	2022[1]	%
Mengendaten in Tsd.			
Belegschaft am 31.12.	116,1	116,7	–0,5
Finanzdaten nach HGB in Mio. €			
Umsatzerlöse	92.413	79.491	+ 16,3
Jahresüberschuss	6.243	12.477	–50,0
Dividende (€)			
je Stammaktie	9,00	8,70	
je Vorzugsaktie	9,06	8,76	

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).
2 Inklusive der At-Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. 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: 25.038 (22.061) Mio. €.
5 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals.

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

1

An unsere Aktionäre

04 Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre
08 Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft
10 Bericht des Aufsichtsrats

2

Konzernbereiche

18 Marken und Geschäftsfelder
21 Volkswagen Pkw
23 Škoda
25 SEAT/CUPRA
27 Volkswagen Nutzfahrzeuge
29 Audi
31 Porsche
33 TRATON GROUP
35 Volkswagen Group China
37 Volkswagen Finanzdienstleistungen

3

Corporate Governance

41 Konzernerklärung zur Unternehmensführung
56 Mitglieder des Vorstands
58 Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse
61 Vergütungsbericht

4

Konzernlagebericht

93 Ziele und Strategien
99 Steuerung und Kennzahlen
102 Struktur und Geschäftstätigkeit
106 Übernahmerechtliche Angaben
109 Geschäftsverlauf
125 Aktie und Anleihen
133 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
152 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
157 Nachhaltige Wertsteigerung
196 EU-Taxonomie
213 Prognosebericht
222 Risiko- und Chancenbericht
263 Aussichten für das Jahr 2024

5

Konzernabschluss

267 Gewinn- und Verlustrechnung
268 Gesamtergebnisrechnung
270 Bilanz
272 Eigenkapitalentwicklung
273 Kapitalflussrechnung
274 Anhang
442 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
443 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers
457 Prüfvermerk des Wirtschaftsprüfers

6

Weitere Informationen

460 Fünf-Jahres-Übersicht
461 Finanzwirtschaftliche Kennzahlen
462 Glossar
465 Termine

Dieser Geschäftsbericht ist zur Jahrespressekonferenz am 13. März 2024 erschienen. Wir bitten unsere Leserinnen und Leser um Verständnis, dass wir aus Gründen der Sprachvereinfachung keine geschlechterspezifischen Formulierungen verwenden. Die gewählte Form steht stellvertretend für alle Geschlechter.

Dieser Geschäftsbericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet, und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Energie- und sonstigen Rohstoffen oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die in diesem Geschäftsbericht dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln, als derzeit von uns erwartet, oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

1

An unsere Aktionäre

04 Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre

08 Der Vorstand der Volkswagen Aktiengesellschaft

10 Bericht des Aufsichtsrats

Brief an unsere Aktionärinnen und Aktionäre

nachhaltig wertschaffendes Wachstum: Das ist das Ziel der Volkswagen Group. Für unsere Investoren, für unsere Kunden, für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter – und für unsere Gesellschaft im Ganzen.

In einem anspruchsvollen Umfeld haben wir im Geschäftsjahr 2023 robuste Ergebnisse geliefert. Unsere Auslieferungen haben wir um 12 Prozent auf 9,24 Millionen Fahrzeuge gesteigert. Alle Regionen leisteten einen Beitrag zu diesem Wachstum. In China, dem größten Einzelmarkt des Konzerns, legten wir trotz eines sehr herausfordernden Marktumfelds um 1,6 Prozent zu. Gleichzeitig setzte die Volkswagen Group ihre Transformation erfolgreich fort und lieferte 771.100 vollelektrische Fahrzeuge aus. Das entspricht einer Steigerung um 34,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. In Europa konnten wir unsere starke Marktposition in diesem Segment erneut festigen.

Dass unsere Produkte bei unseren Kunden gut ankommen, spiegelt sich auch in unseren robusten finanziellen Ergebnissen wider. Mit Umsatzerlösen von 322,3 Milliarden Euro, einem Operativen Ergebnis von 22,6 Milliarden Euro und damit einer operativen Umsatzrendite von 7 Prozent haben wir die Resilienz unseres Geschäftsmodells unter Beweis gestellt. Trotz erheblichen Gegenwinds aus der Bewertung von Rohstoffderivaten, die sich im Vorjahr für uns noch positiv auf das Operative Ergebnis ausgewirkt hatten. Erfolgreich war unsere Arbeit zudem beim Erreichen eines überzeugenden Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile mit einem Ergebnis von 10,7 Milliarden Euro. Und mit einer Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile von 40,3 Milliarden Euro zum Jahresende 2023 sind wir weiter auf einem robusten Niveau.

Die Volkswagen Group liefert. Wieder und wieder. Verlässlich. Auch in einem durch Unsicherheit geprägten Marktumfeld. Wir sind stolz auf starke Ergebnisse. Uns ist wichtig, dass an diesem Ergebnis auch unsere Aktionäre teilhaben. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen eine Dividende von 9,00 Euro je Stammaktie und 9,06 Euro je Vorzugsaktie vor.

Unser Fokus liegt auf der Elektrifizierung. Zugleich sehen wir: Der Hochlauf der Elektromobilität geschieht in einigen Regionen – wie Nordamerika und Europa – weniger schnell als zuvor angenommen. Andere Länder, wie China, zeigen weiterhin ein beeindruckendes Transformationstempo. Die Volkswagen Group setzt deshalb auf Flexibilität bei Antrieben und finanzielle Robustheit. Unser einzigartiges Produktportfolio bietet das passende Angebot für Kundinnen und Kunden. Während wir umfangreich in den Hochlauf der Elektromobilität investieren, bieten wir weiterhin hoch kompetitive, effiziente und attraktive Modelle mit Verbrennermotoren an. Gemeinsam mit ihnen und unseren Hybrid- und Elektrofahrzeugen gewährleisten wir maximale Flexibilität. Dabei behalten wir das Ziel im Auge: Der Wandel zur Elektromobilität hat für uns Priorität.

Das TOP 10 Programm war auch im vergangenen Jahr die erfolgreiche operative und strategische Leitlinie unseres Handelns. Wir setzen Prioritäten. Wir folgen dabei einer klaren und transparenten Logik: konkrete Meilensteine, eindeutige Verantwortlichkeiten und regelmäßige Fortschrittsanalysen. Einer der zentralen Punkte im Programm besteht in der Orientierung unseres Unternehmens am Kapitalmarkt. Die Erarbeitung von virtuellen Equity Stories für alle Marken der Volkswagen Group war dabei ein wichtiges Element. Investoren sind für uns mehr als wichtige Impulsgeber. Sie sind Anteilseigner und Teil unseres Unternehmens. Mehrwert für sie zu generieren – gemeinsam mit allen anderen Stakeholdern: Das ist zentraler Bestandteil unseres Selbstverständnisses als Unternehmensführung. Auch deshalb suchte der Konzernvorstand den intensiven Austausch mit dem Kapitalmarkt – im persönlichen Gespräch auf Investorenkonferenzen an den wichtigsten Finanzplätzen der Welt oder auf unserem Kapitalmarkttag im Juni 2023 am Hockenheimring.

2023 war ein Jahr der inhaltlichen Neuausrichtung der Volkswagen Group, ein Jahr des Restrukturierens. An vielen Stellen sind wir schneller vorangekommen als ursprünglich geplant und erwartet. Etliche Aufräumarbeiten sind abgeschlossen. Anderen widmen wir uns weiter mit vollem Elan. Wir wandeln uns. Das Feld ist bestellt: Wir werden von Sanierern zu Architekten und Bauherren gleichermaßen. Wir haben einen Plan, einen klaren Blick auf die Stärken und Potenziale der Volkswagen Group. Wir wissen, wohin wir wollen. Wir kennen den Weg. Unser Fokus liegt dabei auf der Umsetzung. Wir machen Meter um Meter. Tag für Tag. Sichtbar. Messbar.

Die Stärke des Konzerns ist die Stärke der Marken. Kein anderes Unternehmen überzeugt mit einem so starken und einzigartigen Produktportfolio. Wir können die Wünsche unserer Kundinnen und Kunden in allen Segmenten über alle Fahrzeugkategorien hinweg bedienen. Der Anspruch an Qualität und Design unserer Fahrzeuge ist hoch. In der Vergangenheit sind wir diesem Anspruch – unserem eigenen und dem unserer Kundinnen und Kunden – nicht immer vollumfänglich gerecht geworden. Im vergangenen Jahr haben wir ambitionierte Qualitäts- und Design-Programme über alle Marken hinweg etabliert. Dabei setzen wir auf Synergien und Lernerfolge aller Teamspieler in der Mannschaft Volkswagen Group. Und wir sehen: Erste Ergebnisse geben uns auf diesem Weg recht. 2024 wird ein Rekordjahr der Modellneuheiten. Der Marktstart unserer ersten Fahrzeuge auf der vollelektrischen Premiumplattform PPE, der Audi Q6 e-tron und Porsche Macan, sind ein wichtiger Meilenstein. Mit ihnen etablieren wir eine neue Generation leistungsstarker, attraktiver Modelle.

Wir leben unsere Verantwortung seit Generationen, für Generationen. Unsere Marken und unsere Produkte müssen zukunftsfähig sein. Dafür gilt es, kraftvoll in die Zukunft zu investieren. Das müssen wir uns verdienen. Aus diesem Grund haben wir mit allen Marken klare Ziele vereinbart und wirksame Performance Programme aufgelegt. Die Programme sind dabei keine einfachen Sparprogramme. Sie sind eine einmalige Chance, zu gestalten. Wir wollen die Marken auch mit neuen Ertragsquellen fit machen für die Zukunft. Es geht um die nachhaltige Steigerung unserer Profitabilität.

Verantwortung leben, das heißt für uns auch: Wir denken Nachhaltigkeit ganzheitlich: im Sinne der Natur, der Menschen, der Gesellschaft und des wertschaffenden Unternehmertums. In der Volkswagen Group und in allen Marken haben wir ambitionierte und strukturierte Programme aufgesetzt. Es ist in der persönlichen Verantwortung der Führungskräfte, die darin gesteckten Ziele einzuhalten. Ein wesentliches Element unserer Nachhaltigkeitsstrategie ist das Bekenntnis zur Dekarbonisierung. Ein zentraler Hebel hierbei ist zum Beispiel die Produktion: Wir streben an, die produktionsbedingten CO_2-Emissionen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bis 2030 um 50 Prozent im Vergleich zum Basisjahr 2018 zu reduzieren. Die renommierte Science Based Targets Initiative (SBTi) hat bestätigt, dass unser Unternehmen mit dieser Zielsetzung für die Produktionsphase, sogenannte Scope 1 und 2, die Voraussetzungen erfüllt, mit dazu beizutragen, die Erderwärmung auf 1,5 Grad Celsius zu begrenzen. Das Ziel, die CO_2-Emissionen in der Nutzungsphase, Scope 3, um 30 Prozent reduzieren, ist durch SBTi als konform mit der Begrenzung der Erderwärmung auf 2 Grad bestätigt worden. Dieses Zeugnis ist ein Ansporn.

Das Team der Volkswagen Group steht für eine neue Führungsmentalität. Gemeinsam haben wir uns einer klaren Haltung verschrieben: eine Haltung des Unternehmertums und der Eigenverantwortung, eine Haltung des Gewinnens. Volkswagen – das ist unser gemeinsamer Konzern. Das sind unsere Aufgaben. Und es liegt an uns, sie zu lösen.

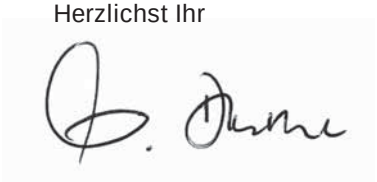
2023 haben wir uns auf eine unserer zentralen Kompetenzen besonnen: Technologieführerschaft – sie ist Bestandteil der Volkswagen DNA. Von einer intelligenten Plattformstrategie profitieren die Kundinnen und Kunden unserer starken und faszinierenden Marken. Zeitgleich ist sie Schlüssel zu mehr Effizienz, Synergie-Nutzung und wirtschaftlicher Resilienz in herausfordernden und wettbewerbsintensiven Zeiten. Wir denken dabei vom Kunden – und können attraktive Fahrzeuge mit attraktiven Lösungen zu einem attraktiven Preis anbieten. Mit der Neuordnung unserer Architekturen, dem Etablieren von Technologie-Profilen, Fortschritten in der Umsetzung der Batteriestrategie und dem Ausbau von Hochleistungs-Ladenetzwerken haben wir wichtige Etappenziele hinter uns. Auch die Neuausrichtung unserer Software-Aktivitäten ist ein starker Hebel in der Überarbeitung unserer Technologie-Strategie. Wir konzentrieren uns auf unsere Kernkompetenzen – und arbeiten auch mit einem starken Netz aus leistungsstarken Partnern zusammen.

Die Volkswagen Group denkt global und handelt lokal. In Europa und China wollen wir stark bleiben. In Nordamerika unsere Wachstumschancen nutzen. Und das mit Produkten, die maßgeschneidert sind für die unterschiedlichen Ansprüche unserer Kunden in verschiedenen Regionen. Unsere Strategie für den größten Einzelmarkt trägt den Titel: „In China für China“. Diesen Worten haben wir Taten folgen lassen. Im vergangenen Jahr haben wir in Hefei die Volkswagen China Technology Company gegründet. Heute arbeiten hier bereits mehr als 2.000 Technologie-Experten an der Zukunft des chinesischen Automobilbaus. Wir streben an, die Entwicklungszeit für neue Produkte und Technologie in „China-Geschwindigkeit“ zu verkürzen – um rund 30 Prozent im Vergleich zum heutigen Status quo. Auch unsere Produktsubstanz in China richten wir lokaler aus. Unsere Kooperationen mit starken Partnern wie XPeng, Thundersoft oder Horizon Robotics machen es mit möglich: Wir werden weiter an der Entwicklung vollständig auf die Bedürfnisse chinesischer Kundinnen und Kunden ausgerichteter Fahrzeuge arbeiten. In der Region Nordamerika haben wir mit strategischen Grundsatzentscheidungen, wie einer immer stärker lokalisierten Produktion, dem Bau eines Batteriezellwerks im kanadischen Ontario sowie dem Wiederaufleben und der Elektrifizierung der Traditionsmarke Scout wichtige Weichen gestellt. Hier werden wir verstärkt auf Produkt-Synergien setzen, um mit lokaler Produktion unser Wachstumspotential auszuschöpfen. Und auch über die Märkte China, Nordamerika und Europa hinaus setzen wir auf regionale Strategien in den Wachstumsmärkten Südamerika und Indien.

2023 haben wir ein neues Steuerungsmodell etabliert. Es bedeutet: Weniger Zentrale und mehr unternehmerische Verantwortung und mehr Gestaltungsmöglichkeiten für die Marken und ihre Entscheidungsträger. Wir setzen auf eine intelligente Kapital-Allokation und klare Leitplanken.

Sehr geehrte Damen und Herren, nachhaltig wertschaffendes Wachstum: In der Transformation schreiten wir beim Erreichen dieses Ziels konsequent voran. Etappe um Etappe. Nach einem Jahr des inhaltlichen Neuordnens, des Aufräumens und der grundsätzlichen Aufstellung der Volkswagen Group starten wir in ein Jahr des Stabilisierens und Gestaltens. Der Weg ist dabei klar. Wir arbeiten für die Vision eines nachhaltig profitablen Konzerns. Eines Konzerns mit den attraktivsten Produkten, dem besten Team und einem eindeutigen Versprechen: nachhaltige Mobilität für Generationen.

Herzlichst Ihr



Oliver Blume

Wir leben unsere Verantwortung seit Generationen, für Generationen. Unsere Marken und unsere Produkte müssen zukunftsfähig sein. Dafür gilt es, kraftvoll in die Zukunft zu investieren.

– Oliver Blume –

Der Vorstand

der Volkswagen Aktiengesellschaft

Oliver Blume

Vorstandsvorsitzender der Volkswagen AG,
Markengruppe Sport Luxury

Dr. Arno Antlitz

Finanz und Operative Steuerung

Ralf Brandstätter

China

Dr. Manfred Döss

Integrität und Recht

Dr. Gernot Döllner

Markengruppe Progressive

Gunnar Kilian

Personal und Markengruppe Trucks

Thomas Schäfer

Markengruppe Core

Thomas Schmall-von Westerholt

Technik

Hauke Stars

IT

Bericht des Aufsichtsrats

(nach § 171 Abs. 2 AktG)

Sehr geehrte Damen und Herren,

im Geschäftsjahr 2023 lag der Schwerpunkt der Arbeit des Aufsichtsrats der Volkswagen AG und seiner Ausschüsse auf der strategischen Ausrichtung des Volkswagen Konzerns, insbesondere der China-Strategie und der Transformation. Der Aufsichtsrat beschäftigte sich im Berichtsjahr regelmäßig mit der Lage und der Entwicklung des Unternehmens. Den uns nach Gesetz, Satzung und Geschäftsordnung obliegenden Aufgaben entsprechend, überwachten und unterstützten wir den Vorstand bei der Geschäftsführung und berieten ihn in Fragen der Unternehmensleitung, insbesondere auch in Nachhaltigkeitsfragen. In sämtliche Entscheidungen, die für den Konzern von grundlegender Bedeutung waren, wurde der Aufsichtsrat unmittelbar eingebunden. Turnusmäßig erörterten wir zudem strategische Überlegungen mit dem Vorstand.

Der Vorstand kam seinen Informationspflichten nach, die in der vom Aufsichtsrat beschlossenen Informationsordnung konkretisiert sind. Der Vorstand unterrichtete uns sowohl in schriftlicher als auch in mündlicher Form regelmäßig, zeitnah und umfassend, insbesondere über alle für das Unternehmen relevanten Fragen der Strategie, der Geschäftsentwicklung, der Planung und der Unternehmenssituation. Dazu gehörten auch die Risikolage und das Risikomanagement. Insofern informierte der Vorstand auch über weitere Verbesserungen des Internen Kontrollsystems sowie des Risiko- und des Compliance-Managementsystems. Zudem erhielt der Aufsichtsrat vom Vorstand fortlaufend Informationen über die Compliance und weitere aktuelle Themen. Entscheidungsrelevante Unterlagen erreichten uns rechtzeitig vor den Sitzungen. Zu festen Terminen erhielten wir darüber hinaus einen detaillierten Bericht des Vorstands über die aktuelle Geschäftslage und die Vorausschätzung für das laufende Jahr. Im Falle von Abweichungen des Geschäftsverlaufs von den aufgestellten Plänen und Zielen gab uns der Vorstand ausführliche Erläuterungen dazu in schriftlicher oder mündlicher Form. Gemeinsam mit dem Vorstand analysierten wir die Ursachen der Abweichungen und leiteten daraus gegensteuernde Maßnahmen ab. Der Vorstand berichtete zudem weiterhin über die Situation hinsichtlich des Russland-Ukraine-Konflikts und tauschte sich mit dem Aufsichtsrat zu entsprechenden Maßnahmen aus.

Der Vorsitzende des Aufsichtsrats traf sich zwischen den Sitzungsterminen zusätzlich regelmäßig mit dem Vorstandsvorsitzenden zu Gesprächen, in denen sie wichtige aktuelle Themen erörterten. Dazu gehörten unter anderem die Konzernstrategie, die Planung, die Geschäftsentwicklung, die Risikolage und das Risikomanagement einschließlich der Fragen zu Integrität und Compliance des Volkswagen Konzerns. Der Aufsichtsratsvorsitzende führte regelmäßig mit Investoren Gespräche über aufsichtsratsspezifische Themen sowie in Abstimmung mit dem Vorstand über nicht aufsichtsratsspezifische Themen. Ein Schwerpunkt der Gespräche waren Corporate-Governance-Themen und Fragen aus dem Bereich „Environment, Social und Governance (ESG)“. Über Gespräche mit Investoren informierte der Aufsichtsratsvorsitzende den Aufsichtsrat im Nachgang.

Der Aufsichtsrat trat im Geschäftsjahr 2023 zu insgesamt acht Sitzungen zusammen. Davon wurden sechs Sitzungen in Präsenz und zwei als Video- oder Telefonkonferenzen durchgeführt. Die Teilnahmequote (gerechnet für alle Sitzungen des Geschäftsjahres und für alle jeweils amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats) belief sich auf 92 %. Mitglieder des Aufsichtsrats, die aus anderen Gründen als wegen eines möglichen Interessenkonflikts

an einer Sitzung nicht teilgenommen haben, konnten sich auf Grundlage der vorbereitenden Unterlagen mit den Gegenständen der Sitzung befassen und grundsätzlich durch Stimmbotschaften an den Beschlussfassungen teilnehmen. Besonders eilige Angelegenheiten wurden schriftlich oder unter Nutzung elektronischer Kommunikationsmittel entschieden.

ARBEIT DER AUSSCHÜSSE

Um die ihm obliegenden Aufgaben zu erfüllen, hat der Aufsichtsrat vier Ausschüsse gebildet: das Präsidium, den Nominierungsausschuss, den Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG und den Prüfungsausschuss. Dem Präsidium gehören jeweils vier Vertreter der Anteilseigner und vier Vertreter der Arbeitnehmer an. Die Vertreter der Anteilseigner im Präsidium bilden den Nominierungsausschuss. Dem Vermittlungsausschuss gehören je zwei, und dem Prüfungsausschuss gehören je drei Vertreter der Anteilseigner- und der Arbeitnehmerseite an. Die personelle Zusammensetzung dieser Ausschüsse zum 31. Dezember 2023 ist aus der Konzernerklärung zur Unternehmensführung ersichtlich.

Das Präsidium des Aufsichtsrats kam im Berichtsjahr zu zwölf Sitzungen zusammen. Davon wurden fünf Sitzungen in Präsenz und sieben als Video- oder Telefonkonferenzen durchgeführt. Das Präsidium bereitete die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vor, beriet über die personelle Besetzung des Vorstands und entschied unter anderem über dessen nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten sowie über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Ferner übte das Präsidium die Funktion eines „Vergütungsausschusses“ aus und bereitete die Entscheidungen des Aufsichtsrats über Fragen der Vorstandsvergütung vor.

Der Nominierungsausschuss hat die Aufgabe, dem Aufsichtsrat geeignete Kandidaten für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung zu nennen. Dabei berücksichtigt er die vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung beschlossenen Ziele, das im Hinblick auf die Zusammensetzung des Aufsichtsrats verfolgte Diversitätskonzept und strebt die Ausfüllung des Kompetenzprofils für das Gesamtgremium an. Der Nominierungsausschuss achtet insofern insbesondere auch darauf, dass im Gesamtgremium keine Kompetenzlücken auftreten (Skill Gaps Assessment). Im Jahr 2023 hielt der Nominierungsausschuss eine Sitzung in Präsenz ab und beschloss unter Berücksichtigung der genannten Vorgaben Vorschläge an den Aufsichtsrat für dessen Wahlvorschläge an die Hauptversammlung.

Der Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG musste im Berichtsjahr nicht einberufen werden.

Der Prüfungsausschuss kam im abgelaufenen Geschäftsjahr zu vier Sitzungen zusammen. Davon wurden drei Sitzungen als Präsenzsitzungen und eine Sitzung als Video- oder Telefonkonferenz durchgeführt. Der Schwerpunkt lag dabei auf den Themen Jahres- und Konzernabschluss, Risikomanagementsystem einschließlich der Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und des internen Revisionssystems sowie der Arbeit der Compliance-Organisation des Unternehmens. Zusätzlich befasste sich der Prüfungsausschuss mit den Quartalsberichten und dem Halbjahresfinanzbericht des Volkswagen Konzerns sowie mit aktuellen Fragen und der Überwachung der Rechnungslegung, des Rechnungslegungsprozesses und deren Kontrolle durch den Abschlussprüfer. Der Prüfungsausschuss beurteilt regelmäßig die Qualität der Abschlussprüfung. Er diskutierte mit dem Abschlussprüfer die Einschätzung des Prüfungsrisikos, die Prüfungsstrategie und Prüfungsplanung sowie die Prüfungsergebnisse.

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

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten bei der Amtseinführung sowie bei der Aus- und Fortbildung im Zusammenhang mit ihrer Mitgliedschaft im Aufsichtsrat Unterstützung durch das Unternehmen; das Unternehmen unterstützt insbesondere bei der Organisation von Seminaren und übernimmt die Kosten der Seminare. Im Berichtsjahr fand zum Beispiel eine Schulung der Mitglieder des Aufsichtsrats zur Rohstoffsituation und zur Batteriezellproduktion statt. Ferner ermöglicht die Volkswagen AG den Mitgliedern des Aufsichtsrats, sich mit den Produkten des Unternehmens und Marktentwicklungen weiter vertraut zu machen. Dazu bietet die Volkswagen AG den Mitgliedern des Aufsichtsrats etwa interne Produkt- und Innovationspräsentationen an und unterstützt die Teilnahme an Fachmessen. Erstmals bestellte Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten ferner die Gelegenheit, eingehend in spezifische Themen des Aufsichtsrats der Volkswagen AG eingeführt zu werden („Onboarding“).

Hans Dieter Pötsch

BERATUNGSPUNKTE IM AUFSICHTSRAT

Die erste Aufsichtsratssitzung des Berichtsjahres fand am 10. Februar 2023 statt. In dieser Sitzung befassten wir uns mit Vorstands- und Vergütungsangelegenheiten und erörterten mit dem Vorstand insbesondere die Elektromobilitätsstrategie in China und die Versorgungssituation. Zudem befassten wir uns mit dem aktuellen Stand der Investitions- und Finanzplanung des Volkswagen Konzerns.

Die nächste Sitzung des Aufsichtsrats fand am 3. März 2023 statt. Nach eingehender Prüfung billigten wir den vom Vorstand aufgestellten Konzernabschluss und den Jahresabschluss der Volkswagen AG für das Geschäftsjahr 2022. Wir prüften den zusammengefassten Lagebericht, den zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht 2022 sowie den vom Vorstand vorsorglich erstellten Bericht über die Beziehungen der Volkswagen AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht). Zu den weiteren Tagesordnungspunkten gehörten die Erteilung des Prüfungsauftrags für den Jahres- und Konzernabschluss 2023 sowie weiterer Rechnungslegungsdokumente, eine Anpassung des Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder, die Neustrukturierung der Financial Services Bereiche des Volkswagen Konzerns, insbesondere zum Aufbau der TRATON Financial Services AB, die Standortauswahl für eine Batteriezellfabrik in Nordamerika sowie die Produktionsstrategie für vollelektrische Modelle in den USA.

Am 9. Mai 2023 kam der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, die neben personellen Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG insbesondere die Rohstoffsituation sowie die Vorbereitung der 63. ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG zum Inhalt hatte. Zudem erörterten wir mit dem Vorstand unter anderem die Geschäftsentwicklung im ersten Quartal 2023, die Entwicklungen im chinesischen Markt sowie die Neuaufstellung der CARIAD SE.

In der Aufsichtsratssitzung am 13. Juni 2023 standen neben dem Konzept zum Capital Markets Day vor allem strategische Erwägungen zum chinesischen Markt im Vordergrund. Daneben diskutierten wir mit dem Vorstand insbesondere den aktuellen Stand der Investitions- und Finanzplanung des Volkswagen Konzerns sowie die Energiestrategie der Volkswagen AG.

Die Sitzung des Aufsichtsrats am 29. Juni 2023 hatte personelle Angelegenheiten im Vorstand der Volkswagen AG zum Schwerpunkt. Wir beschlossen in dieser Sitzung, Herrn Gernot Döllner mit Wirkung zum 1. September 2023 als Nachfolger des einvernehmlich ausscheidenden Herrn Markus Duesmann zum Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG zu ernennen und willigten darüber hinaus ein, dass Herr Döllner zugleich die Funktion als Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG übernimmt.

In der Sitzung des Aufsichtsrats am 26. Juli 2023 beschäftigten wir uns mit der Elektromobilitätsstrategie in China.

Am 29. September 2023 kam der Aufsichtsrat zu einer Sitzung zusammen, die insbesondere personelle Angelegenheiten im Vorstand, die Rohstoffversorgung der Volkswagen AG sowie die Portfoliostrategie des Nutzfahrzeugbereichs zum Gegenstand hatte.

In der Aufsichtsratssitzung am 17. November 2023 erörterten wir mit dem Vorstand unter anderem den aktuellen Stand der Investitions- und Finanzplanung des Volkswagen Konzerns sowie die Portfoliostrategie des Nutzfahrzeugbereichs. Zudem gaben wir zusammen mit dem Vorstand die jährliche Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK) ab.

Durch Umlaufbeschlüsse haben wir im Berichtsjahr unter anderem eine weitere Änderung des Vergütungssystems für die Vorstandsmitglieder, den Vorschlag einer Änderung der Vergütungsregelungen für die Mitglieder des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung, die Zustimmung zur Standortauswahl für eine Batteriezellfabrik in Nordamerika und die Besetzung von Aufsichtsratsausschüssen beschlossen.

Die folgende Tabelle zeigt die Anzahl der Sitzungen des Plenums und der Ausschüsse sowie die individuelle Teilnahme der Mitglieder des Aufsichtsrats im Jahr 2023:

	Sitzungen des Plenums	Sitzungen der Ausschüsse
Hans Dieter Pötsch	8 von 8	13 von 13
Jörg Hofmann	8 von 8	11 von 12
Dr. Hessa Sultan Al Jaber	7 von 8	–
Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud	6 von 8	4 von 4
Harald Buck	8 von 8	–
Matías Carnero Sojo	7 von 8	–
Daniela Cavallo	8 von 8	15 von 16
Julia Willie Hamburg	6 von 8	–
Marianne Heiß	8 von 8	4 von 4
Dr. Arno Homburg	7 von 8	–
Günther J. Horvath (seit 28.02.2023)	6 von 7	–
Simone Mahler (bis 31.05.2023)	3 von 3	–
Peter Mosch	8 von 8	12 von 12
Daniela Nowak	8 von 8	–
Dr. Hans Michel Piëch	7 von 8	10 von 13
Dr. Ferdinand Oliver Porsche	8 von 8	4 von 4
Dr. Wolfgang Porsche	6 von 8	12 von 13
Jens Rothe (bis 03.03.2023)	2 von 2	4 von 4
Gerardo Scarpino (seit 21.04.2023)	6 von 6	10 von 10
Karina Schnur (seit 11.07.2023)	3 von 3	–
Conny Schönhardt	8 von 8	4 von 4
Stephan Weil	7 von 8	11 von 13

INTERESSENKONFLIKTE

Interessenkonflikte sind im Berichtsjahr weder angezeigt worden noch erkennbar aufgetreten.

CORPORATE GOVERNANCE UND ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

Die Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK im Volkswagen Konzern war Thema in der Aufsichtsratssitzung am 17. November 2023. Wir diskutierten eingehend die Vorgaben und gaben zusammen mit dem Vorstand die jährliche Erklärung nach § 161 AktG zu den Empfehlungen des DCGK ab.

Die gemeinsamen Entsprechenserklärungen von Vorstand und Aufsichtsrat sind auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/erklaerungen dauerhaft zugänglich. Weitere Ausführungen zur Umsetzung der Empfehlungen und Anregungen des DCGK finden Sie in der Konzernerklärung zur Unternehmensführung.

Der Prüfungsausschuss hat mit dem Vorstand ein geeignetes Verfahren zur laufenden Überwachung von Geschäften mit nahestehenden Personen (der Related Party Transactions) des Volkswagen Konzerns abgestimmt. In bestimmten Fällen greifen für Geschäfte mit nahestehenden Personen ein Zustimmungsvorbehalt zugunsten des Aufsichtsrats sowie eine Veröffentlichungspflicht ein. Das Verfahren zur laufenden Überwachung von Related Party Transactions und das Vorgehen im Aufsichtsrat sind in der Konzernerklärung zur Unternehmensführung ausführlich beschrieben. Im Berichtsjahr trat kein Fall auf, in dem aufgrund der Regelungen zu Related Party Transactions ein Zustimmungsvorbehalt und eine Veröffentlichungspflicht eingriffen.

BESETZUNG VON AUFSICHTSRAT UND VORSTAND

Herr Jens Rothe, der Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der Volkswagen Sachsen GmbH, legte sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG mit Wirkung zum 3. März 2023 nieder. Herr Jens Rothe hatte dem Aufsichtsrat seit dem 22. Oktober 2021 als Vertreter der Arbeitnehmer angehört. Als Nachfolger wurde Herr Gerardo Scarpino, der Geschäftsführer des Volkswagen Konzernbetriebsrats, mit Wirkung zum 21. April 2023 gerichtlich ersatzbestellt.

Mit Ablauf der ordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 10. Mai 2023 endeten die Amtszeiten von Frau Marianne Heiß und Herrn Wolfgang Porsche sowie die aufgrund gerichtlicher Bestellung befristete Amtszeit von Herrn Günther Horvath im Aufsichtsrat der Volkswagen AG. Die Hauptversammlung wählte Frau Marianne Heiß, Herrn Wolfgang Porsche und Herrn Günther Horvath für eine weitere volle Amtsperiode.

Mit Wirkung zum 31. Mai 2023 legte Frau Simone Mahler, Vorsitzende des gemeinsamen Betriebsrats der Volkswagen Financial Services AG und der Volkswagen Bank GmbH, ihr Amt als Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG nieder. Frau Simone Mahler hatte dem Aufsichtsrat seit dem 12. Mai 2022 als Vertreterin der Arbeitnehmer angehört. Als Nachfolgerin wurde Frau Karina Schnur, die Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der MAN Truck & Bus SE, mit Wirkung zum 11. Juli 2023 gerichtlich ersatzbestellt.

Mit Wirkung zum 31. Dezember 2023 legte Herr Peter Mosch, Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG, sein Amt als Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG nieder. Herr Mosch hatte dem Aufsichtsrat seit dem 18. Januar 2006 als Vertreter der Arbeitnehmer angehört. Als Nachfolgerin wurde Frau Rita Beck, stellvertretende Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG, mit Wirkung zum 9. Januar 2024 gerichtlich ersatzbestellt.

Mit Wirkung zum 1. September 2023 bestellte der Aufsichtsrat Herrn Gernot Döllner zum Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG. Herr Döllner übernahm den Geschäftsbereich „Markengruppe Progressive“ (vormals: „Premium“) als Nachfolger von Herrn Markus Duesmann, der im gegenseitigen Einvernehmen zum Ablauf des 31. August 2023 aus dem Vorstand ausschied.

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

JAHRES- UND KONZERNABSCHLUSSPRÜFUNG

Unserem Vorschlag folgend, wählte die Hauptversammlung der Volkswagen AG am 10. Mai 2023 die EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (EY) zum Abschlussprüfer und zum Konzernabschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2023. Der Abschlussprüfer bestätigte den Jahresabschluss der Volkswagen AG und den Volkswagen Konzernabschluss sowie den zusammengefassten Lagebericht, indem er jeweils den uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilte. Der Prüfungsausschuss hat mit dem Abschlussprüfer auch vereinbart, dass der Abschlussprüfer den Prüfungsausschuss informiert, wenn er bei Durchführung der Abschlussprüfung Tatsachen feststellt, die eine Unrichtigkeit der von Vorstand und Aufsichtsrat abgegebenen Erklärung zum DCGK ergeben. Der Abschlussprüfer hat den Prüfungsausschuss nicht über derartige Tatsachen informiert.

Der Aufsichtsrat hat EY auch mit einer externen inhaltlichen Überprüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2023 beauftragt.

Darüber hinaus analysierte der Abschlussprüfer das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystem. Er stellte abschließend fest, dass der Vorstand die nach § 91 Abs. 2 AktG geforderten Maßnahmen getroffen hat, um Risiken, die den Fortbestand des Unternehmens gefährden könnten, frühzeitig zu erkennen. Der vom Vorstand vorgelegte Bericht über die Beziehungen der Volkswagen AG zu verbundenen Unternehmen gemäß § 312 AktG (Abhängigkeitsbericht) für den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 wurde ebenfalls vom Abschlussprüfer geprüft und mit folgendem Vermerk versehen: „Nach unserer pflichtmäßigen Prüfung und Beurteilung bestätigen wir, dass die tatsächlichen Angaben des Berichts richtig sind und bei den im Bericht aufgeführten Rechtsgeschäften die Leistung der Gesellschaft nicht unangemessen hoch war."

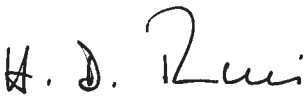
Für die Sitzungen des Prüfungsausschusses am 29. Februar 2024 und des Aufsichtsrats am 1. März 2024 erhielten die Mitglieder dieser Gremien jeweils rechtzeitig die Jahres- und Konzernabschlussunterlagen einschließlich des Abhängigkeitsberichts, die Unterlagen zum zusammengefassten Lagebericht sowie die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und den Bericht von EY zur externen inhaltlichen Überprüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2023. In beiden Sitzungen berichtete der Abschlussprüfer umfassend über die wesentlichen Ergebnisse seiner Prüfung und stand für ergänzende Auskünfte zur Verfügung. Ferner stand der Vorsitzende des Prüfungsausschusses mit dem Abschlussprüfer auch zwischen den Sitzungen und zur Vorbereitung der Sitzungen des Prüfungsausschusses in engem Austausch über den Fortgang der Prüfung und berichtete dem Prüfungsausschuss hierüber. Der Prüfungsausschuss berät regelmäßig auch ohne den Vorstand mit dem Abschlussprüfer.

Der Prüfungsausschuss hat unter Berücksichtigung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers und des Gesprächs mit ihm sowie auf Basis eigener Feststellungen die Unterlagen für die Prüfung des Konzernabschlusses, des Jahresabschlusses der Volkswagen AG, des zusammengefassten Lageberichts, des Abhängigkeitsberichts sowie des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2023 durch den Aufsichtsrat vorbereitet und darüber in der Aufsichtsratssitzung am 1. März 2024 berichtet. Im Anschluss daran hat er dem Aufsichtsrat empfohlen, den Jahres- und den Konzernabschluss zu billigen. In Kenntnis und unter Berücksichtigung des Berichts des Prüfungsausschusses und des Berichts des Abschlussprüfers sowie in Gespräch und Diskussion mit dem Abschlussprüfer haben wir die Unterlagen einer eingehenden Prüfung unterzogen. Wir kamen zu dem Ergebnis, dass die Unterlagen ordnungsgemäß sind und die im zusammengefassten Lagebericht dargestellten Einschätzungen des Vorstands zur Lage der Gesellschaft und des Konzerns den Einschätzungen des Aufsichtsrats entsprechen.

In unserer Sitzung am 1. März 2024, an der auch der Abschlussprüfer bei den Tagesordnungspunkten mit Bezug zum Jahres- und Konzernabschluss, zum Abhängigkeitsbericht und zum zusammengefassten Lagebericht teilnahm, stimmten wir deshalb dem Ergebnis der Prüfung durch den Abschlussprüfer zu und billigten den vom Vorstand aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss. Damit ist der Jahresabschluss festgestellt. Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung des Abhängigkeitsberichts sind gegen die Erklärung des Vorstands am Schluss des Abhängigkeitsberichts keine Einwendungen zu erheben. Den Gewinnverwendungsvorschlag des Vorstands haben wir unter Berücksichtigung insbesondere der Interessen der Gesellschaft und der Aktionäre geprüft und uns dem Vorschlag angeschlossen. EY hat eine externe inhaltliche Überprüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2023 zur Erlangung begrenzter Sicherheit durchgeführt und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt. EY nahm in unserer Sitzung am 1. März 2024 auch bei den Tagesordnungspunkten mit Bezug zum zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Bericht 2023 teil. Der Aufsichtsrat hatte nach seiner eigenständigen Prüfung des zusammengefassten gesonderten nichtfinanziellen Berichts 2023 keine Einwendungen. Wir beschlossen zudem, gemeinsam mit dem Vorstand den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023 zu erstellen. Das Präsidium hat die Beschlussfassung des Aufsichtsrats zur Erstellung des Vergütungsberichts vorbereitet. EY hat den Vergütungsbericht über die gesetzliche Prüfung hinaus, ob der Vergütungsbericht alle gesetzlich vorgeschriebenen Angaben enthält, auch inhaltlich überprüft und einen uneingeschränkten Vermerk erteilt.

Wir sprechen dem Vorstand, dem Betriebsrat, dem Management, allen Mitarbeitern der Volkswagen AG sowie den Beschäftigten der mit ihr verbundenen Unternehmen für die im Berichtsjahr geleistete Arbeit großen Dank und unsere besondere Anerkennung aus. Auch das Jahr 2023 brachte viele, teils große Herausforderungen mit sich, die es zu bewältigen galt. Mit großem persönlichen Einsatz und hoher Leistungsbereitschaft haben sie alle entscheidend dazu beigetragen, dass der Volkswagen Konzern das abgelaufene Geschäftsjahr 2023 positiv beschließen konnte.

Wolfsburg, 1. März 2024



Hans Dieter Pötsch
Vorsitzender des Aufsichtsrats

2

Konzernbereiche

18 Marken und Geschäftsfelder
21 Volkswagen Pkw
23 Škoda
25 SEAT/CUPRA
27 Volkswagen Nutzfahrzeuge
29 Audi
31 Porsche
33 TRATON GROUP
35 Volkswagen Group China
37 Volkswagen Finanzdienstleistungen

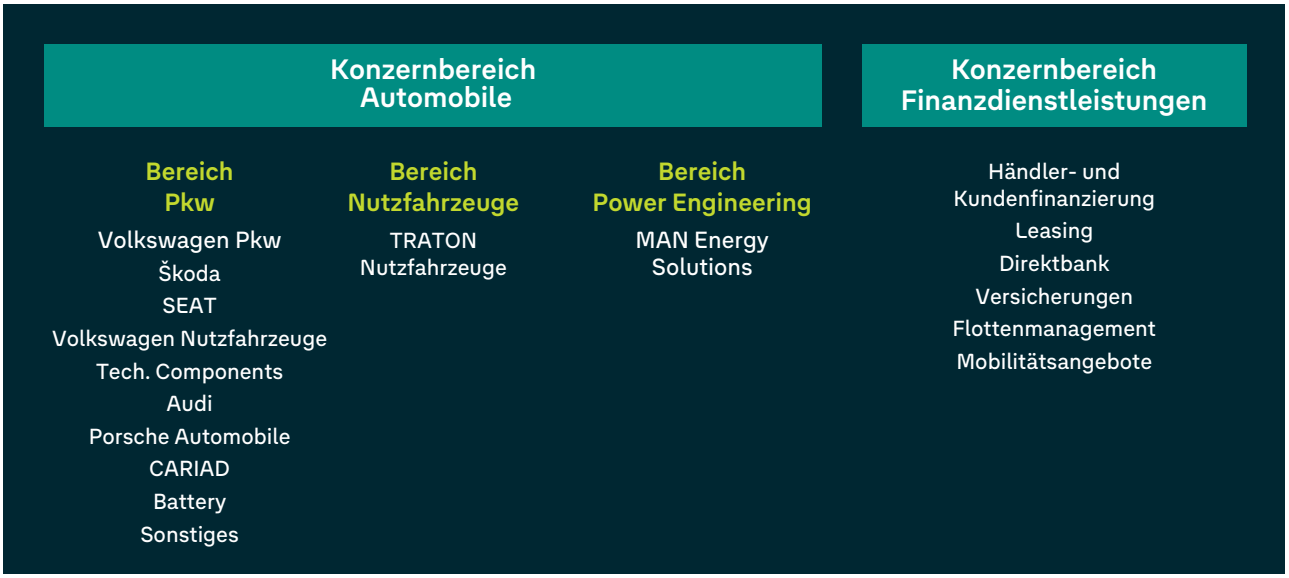
Marken und Geschäftsfelder

Der Volkswagen Konzern verzeichnete im Jahr 2023 in einem herausfordernden Marktumfeld steigende Absatz- und Umsatzzahlen im Vergleich zum Vorjahr, das von einer eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit negativ beeinflusst war.

DIE KONZERNSTRUKTUR

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

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS



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

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

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKENGRUPPEN UND GESCHÄFTSFELDERN

	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	2023	2022	2023	2022[1]	2023	2022[1]
Markengruppe Core	4.826	4.069	137.770	113.762	7.273	4.045
Markengruppe Progressive	1.282	1.070	69.865	61.753	6.280	7.622
Markengruppe Sport Luxury[2]	334	314	37.349	34.599	6.938	6.425
CARIAD	–	–	1.078	796	–2.392	–2.068
Battery	–	–	31	0	–417	–121
TRATON Nutzfahrzeuge	339	306	45.731	39.516	3.715	1.583
MAN Energy Solutions	–	–	4.044	3.565	369	284
At Equity einbezogene Gesellschaften China[3]	3.065	3.122	–	–	–	–
Volkswagen Finanzdienstleistungen	–	–	50.765	43.953	3.253	5.584
Sonstiges[4]	–484	–400	–24.350	–18.895	–2.445	–845
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	**–**	**–**	**–**	**–**	**22.576**	**22.509**
Sondereinflüsse	–	–	–	–	0	–399
Volkswagen Konzern	**9.362**	**8.481**	**322.284**	**279.050**	**22.576**	**22.109**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).
2 Inklusive Porsche Finanzdienstleistungen: Umsatz 40.530 (37.637) Mio. €, Operatives Ergebnis 7.284 (6.772) Mio. €.
3 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten, diese Gesellschaften erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 2.621 (3.280) Mio. €.
4 Im Operativen Ergebnis im Wesentlichen ergebniswirksame konzerninterne Posten, insbesondere aus der Eliminierung von Zwischengewinnen, inklusive Abschreibungen auf identifizierte Vermögenswerte im Rahmen der Kaufpreisallokationen sowie den Marken nicht zugeordnete Gesellschaften.

WESENTLICHE ZAHLEN DER MARKENGRUPPE CORE

	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Volkswagen Pkw	3.016	2.594	86.382	73.773	3.542	2.647
Škoda	1.056	863	26.536	21.026	1.773	628
SEAT	602	468	14.333	10.941	625	33
Volkswagen Nutzfahrzeuge	423	340	15.325	11.455	873	529
Tech. Components	–	–	21.282	17.966	582	130
Konsolidierung	–270	–195	–26.088	–21.399	–121	78
Markengruppe Core	**4.826**	**4.069**	**137.770**	**113.762**	**7.273**	**4.045**

WESENTLICHE ZAHLEN NACH KONZERNBEREICHEN

	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	2023	2022	2023	2022[1]	2023	2022[1]
Bereich Pkw	9.023	8.175	218.380	189.312	14.704	14.603
Bereich Nutzfahrzeuge	339	306	45.731	39.516	3.714	1.588
Bereich Power Engineering	–	–	4.044	3.565	366	281
Konzernbereich Automobile[2]	9.362	8.481	268.156	232.392	18.784	16.471
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	–	–	54.128	46.657	3.792	5.638
Volkswagen Konzern	**9.362**	**8.481**	**322.284**	**279.050**	**22.576**	**22.109**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).
2 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Im Geschäftsjahr 2023 sah sich der Volkswagen Konzern mit einem anhaltend herausfordernden Marktumfeld konfrontiert. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) lag bei 22,6 (22,5) Mrd. €. Während Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting im Berichtsjahr negativ wirkten (– 3,2 Mrd. €), hatten sie im Vorjahr einen positiven Effekt (+ 1,8 Mrd. €). Im Vorjahr belasteten Sondereinflüsse aus der Dieselthematik das Ergebnis mit – 0,4 Mrd. €.

Der Absatz des Volkswagen Konzerns belief sich im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 9,4 (8,5) Mio. Fahrzeuge. Die Umsatzerlöse nahmen um 15,5 % auf 322,3 Mrd. € zu. Das höhere Volumen, eine verbesserte Preisdurchsetzung sowie Mixeffekte wirkten positiv.

In der Region Europa/Übrige Märkte legte der Absatz im Vergleich zum Vorjahr um 19,3 % auf 4,2 Mio. Fahrzeuge zu. Dies führte zusammen mit einer verbesserten Preisdurchsetzung dazu, dass die Umsatzerlöse auf 187,9 (154,5) Mrd. € stiegen.

Auf den Märkten Nordamerikas nahm der Absatz im Berichtsjahr um 24,2 % auf 1,1 Mio. Fahrzeuge zu. Die Umsatzerlöse konnten vor allem volumenbedingt auf 67,9 (59,9) Mrd. € gesteigert werden.

Im Jahr 2023 setzten wir auf den Märkten der Region Südamerika 513 Tsd. Fahrzeuge ab; ein Plus von 5,3 % im Vergleich zu 2022. Die Umsatzerlöse nahmen im Wesentlichen volumenbedingt um 10,7 % auf 17,1 Mrd. € zu.

In der Region Asien-Pazifik lag der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen – im Jahr 2023 bei 3,6 (3,6) Mio. Fahrzeugen. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 50,1 (51,4) Mrd. €. Die Umsatzerlöse unserer chinesischen Joint Ventures sind nicht enthalten, da diese At Equity konsolidiert werden.

Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen in Fremdwährung belasteten im abgelaufenen Geschäftsjahr die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns um – 0,8 (– 2,3) Mrd. €.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	2023	2022	2023	2022[1]
Europa/Übrige Märkte	4.169	3.495	187.949	154.514
Nordamerika	1.078	868	67.908	59.910
Südamerika	513	487	17.139	15.476
Asien-Pazifik[2]	3.603	3.632	50.109	51.443
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–	–	– 821	– 2.294
Volkswagen Konzern[2]	**9.362**	**8.481**	**322.284**	**279.050**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).
2 Die Umsatzerlöse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns und des Marktes Asien-Pazifik nicht enthalten.

Im Geschäftsjahr 2023 feierte die Marke Volkswagen Pkw das Marktdebüt des neuen Tiguan. Mit dem ID.7 ging eine vollelektrische Limousine an den Start. Das Operative Ergebnis konnte im Vergleich zum Vorjahr verbessert werden.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Marke Volkswagen Pkw will „Menschen bewegen, Menschen voranbringen“. Im Mittelpunkt der Strategie ACCELERATE 2030 steht eine weltweite Offensive, mit der die Marke die Transformation zum Technologie- und Software-Unternehmen anstrebt, das sich an den Kundenbedürfnissen orientiert.

Das Highlight der Marke Volkswagen Pkw im Geschäftsjahr 2023 war das Marktdebüt der vollständig neu entwickelten dritten Generation des Bestsellers Tiguan. Sein Interieur mit klar gestaltetem Digital Cockpit, Infotainment-Screen, Head-up-Display und Fahrerlebnisschalter ist intuitiv nutzbar und folgt einem konkreten Kundenfeedback. Die neuen Plug-in-Hybridantriebe ermöglichen bis zu rund 100 km rein elektrische Reichweite und das DC-Schnellladen. Das neue Fahrwerks-Dämpfersystem DCC Pro, eine Technologie aus der Oberklasse, sorgt für maximalen Komfort und höchste Agilität. Im Berichtsjahr gingen zudem die beliebten Modelle Passat und Touareg mit neuen Generationen an den Start.

Im April 2023 feierte die Marke Volkswagen Pkw die Weltpremiere des neuen ID.7, das erste globale Elektromodell der Marke für die gehobene Mittelklasse. Die vollelektrische Limousine vereint hohe Reichweiten, schnelles Laden, ein ausgedehntes Platzangebot und intuitive Bedienung zum neuen Premiumstandard bei Volkswagen. Das innovative Panoramadach „Smart Glas“ kann per Touchbedienung elektrisch blickdicht oder klar geschaltet werden. Mit dem kompakten ID. 2all und dem sportlichen ID. GTI Concept wurden außerdem beeindruckende neue vollelektrische Konzeptfahrzeuge präsentiert.

Die Marke Volkswagen Pkw lieferte im Geschäftsjahr 2023 weltweit 4,9 Mio. Fahrzeuge aus; das waren 6,7 % mehr als im Vorjahr. Zuwächse waren vor allem in Westeuropa (+ 14,7 %), Nordamerika (+ 17,0 %) und Südamerika (+ 15,9 %) zu verzeichnen.

Im Berichtsjahr setzte die Marke Volkswagen Pkw 3,0 (2,6) Mio. Fahrzeuge ab. Die Modelle der ID.-Familie, der Tiguan und der T-Roc wurden verstärkt nachgefragt, auch der Taigo war sehr beliebt. Die Differenz zwischen Auslieferungen und Absatz beruht im Wesentlichen darauf, dass die fahrzeugproduzierenden Joint Ventures in China nicht den Gesellschaften der Marke Volkswagen Pkw zugerechnet werden.

Die Marke Volkswagen Pkw fertigte im Jahr 2023 weltweit 4,9 (4,8) Mio. Fahrzeuge. Volkswagen do Brasil, der größte Fahrzeughersteller Brasiliens, erreichte im Jahr seines 70-jährigen Bestehens den Produktionsmeilenstein von 25 Mio. Fahrzeugen.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Marke Volkswagen Pkw steigerte im Berichtsjahr ihre Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 17,1 % auf 86,4 Mrd. €. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) verbesserte sich auf 3,5 (2,6) Mrd. €. Höhere Volumen- und Preiseffekte sowie geringere Fixkosten wirkten positiv, gestiegene Produktkosten sowie die Entkonsolidierung der Volkswagen Group Rus belasteten das Ergebnis hingegen. Die operative Umsatzrendite (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) lag bei 4,1 (3,6) %.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2023	2022
Tiguan	633.147	604.536
Polo/Virtus/Nivus/Taigo	591.668	448.043
Passat/Magotan	498.369	447.246
Jetta/Sagitar	381.663	292.038
Golf	309.414	300.090
T-Roc	289.426	322.211
Lavida	271.309	377.284
T-Cross/Tacqua/Taigun	261.519	315.036
Tharu/Taos	233.756	216.397
Atlas/Teramont	229.339	217.771
ID.4, ID.5	223.425	207.934
JETTA	170.521	148.666
Bora	149.740	210.896
ID.3	142.216	83.432
Lamando	106.023	99.966
Santana	90.623	111.422
Saveiro	68.334	46.282
Arteon/CC	60.467	69.627
up!	38.420	33.317
Touareg	34.577	31.254
Touran	33.983	27.403
ID.6	15.926	38.846
Sharan/Viloran	15.097	30.888
ID.7	8.592	–
Gol	1.386	122.575
Phideon	31	7.480
	4.858.971	**4.810.640**

MARKE VOLKSWAGEN PKW

	2023	2022	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	4.867	4.563	+6,7
Absatz	3.016	2.594	+16,3
Produktion	4.859	4.811	+1,0
Umsatzerlöse (Mio. €)	86.382	73.773	+17,1
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	3.542	2.647	+33,8
Operative Umsatzrendite (%)	4,1	3,6	

ID.7

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent

Europa/Übrige Märkte	29,4 %
Nordamerika	10,3 %
Südamerika	8,2 %
Asien-Pazifik	52,2 %

WEITERE INFORMATIONEN www.volkswagen.de

Die Marke Škoda stellte im Jahr 2023 die neuen Generationen des Superb und des Kodiaq vor. Absatz, Umsatzerlöse und Operatives Ergebnis konnten im Vergleich zum Vorjahr zulegen.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Modelle von Škoda folgen dem Leitbild „Smart Understatement“: ein überlegenes Raumangebot, ein Höchstmaß an Funktionalität, ein überzeugendes Preis-Wert-Verhältnis und ein charaktervolles Design. Hinzu kommen die zahlreichen praktischen „Simply Clever“-Ideen sowie neue digitale Services, um das Leben der Kunden leichter zu machen.

Im Berichtsjahr enthüllte Škoda die vierte Generation des Superb, die mit einer Vielzahl an Neuerungen überzeugt: Das Flaggschiff der tschechischen Marke im Verbrennerbereich ist nach wie vor als Limousine und Kombi erhältlich und dabei noch eleganter, ausdrucksstärker und dynamischer als sein Vorgänger. Der Superb beeindruckt mit einem stromlinienförmigen Design, dynamischen und fließenden Formen, klaren Linien und einer auffallenden Beleuchtung. Dank erweiterter Länge und Höhe bietet er den Insassen mehr Platz und dazu zahlreiche Simply Clever Details, die den Komfort nicht nur hinter dem Lenkrad erhöhen. Der gesamte Innenraum wurde mit einem klaren Fokus auf höchsten Komfort und optimale Benutzerfreundlichkeit neugestaltet. Darüber hinaus präsentierte Škoda 2023 die zweite Generation des Kodiaq. Der SUV hebt Nachhaltigkeit und Effizienz auf ein neues Niveau und zeichnet sich durch ein neues Interieurkonzept aus: Ein 13 Zoll großes Infotainmentdisplay, innovative digitale Drehregler mit haptischen Bedienelementen und neue Ausstattungslinien sind die Highlights im Innenraum. Die fünf verfügbaren Antriebsoptionen leisten zwischen 110 kW (150 PS) und 150 kW (204 PS). Erstmals ist der Kodiaq mit Plug-in-Hybridantrieb erhältlich; dieser bietet eine elektrische Reichweite von bis zu rund 100 km. Auch die neuesten Generationen der LED-Matrixscheinwerfer und des Dynamic Chassic Control feiern im neuen Kodiaq ihr Debüt. Der vollelektrische Enyaq iV bekam im abgelaufenen Geschäftsjahr ein Update: Neue Motoren ermöglichen einen Leistungszuwachs auf bis zu 250 kW (340 PS) und Reichweiten von bis zu 573 km, zudem wurde die Ladegeschwindigkeit verbessert.

Die Marke Škoda lieferte im Berichtsjahr weltweit 0,9 (0,7) Mio. Fahrzeuge aus. In Westeuropa konnten die Verkäufe um 27,4 % gesteigert werden.

Škoda setzte im abgelaufenen Geschäftsjahr 1,1 (0,9) Mio. Fahrzeuge ab. Vor allem der Octavia und der vollelektrische Enyaq iV waren bei den Kunden sehr beliebt.

Im Geschäftsjahr 2023 produzierte die Marke Škoda weltweit 0,9 Mio. Fahrzeuge; das waren 16,1 % mehr als ein Jahr zuvor.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Marke Škoda konnten im Geschäftsjahr 2023 um 26,2 % auf 26,5 Mrd. € zulegen. Das Operative Ergebnis verbesserte sich volumen- und preisbedingt auf 1,8 (0,6) Mrd. €. Wechselkurse und Produktkosten sowie die Entkonsolidierung der Volkswagen Group Rus wirkten negativ. Die operative Rendite konnte mit 6,7 (3,0) % mehr als verdoppelt werden.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2023	2022
Octavia	205.764	141.499
Rapid/Scala	172.661	148.895
Fabia	114.335	118.827
Kodiaq	107.323	100.164
Karoq/Kamiq	102.413	106.811
Enyaq iV	86.732	57.213
Superb	71.062	64.780
Kushaq	27.760	26.648
	888.050	**764.837**

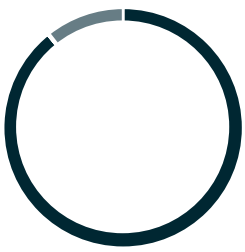
MARKE ŠKODA

	2023	2022	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	867	731	+18,5
Absatz	1.056	863	+22,4
Produktion	888	765	+16,1
Umsatzerlöse (Mio. €)	26.536	21.026	+26,2
Operatives Ergebnis	1.773	628	x
Operative Umsatzrendite (%)	6,7	3,0	

Kodiaq

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



WEITERE INFORMATIONEN www.skoda.de

SEAT S.A.

SEAT ist ein Unternehmen mit zwei sich ergänzenden Marken: SEAT und CUPRA. Eines der Highlights im Jahr 2023 war die Präsentation des vollelektrischen CUPRA Tavascan. Dank des Erfolgs von CUPRA und des Wachstums von SEAT konnte im Berichtsjahr ein Rekordergebnis erzielt werden.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Marke SEAT ist eine spanische Ikone, der Millionen von Menschen folgen. Das vor über 70 Jahren gegründete Unternehmen bietet Fahrzeuge mit effizienten Verbrennungsmotoren sowie Mild-Hybride und Plug-in-Hybride an und gewinnt damit neue Kunden. Im Jahr 2023 brachte SEAT zwei Sondereditionen des Ibiza und des Arona mit dem neuen Marina Pack auf den Markt, das die Nachhaltigkeit beider Fahrzeuge verbessert.

CUPRA ist der unkonventionelle Herausforderer, der Elektrifizierung und Performance kombiniert und von Barcelona aus die Welt inspiriert. Im Berichtsjahr stellte CUPRA der Weltöffentlichkeit erstmals das vollelektrische SUV-Coupé Tavascan vor, das auf der MEB-Plattform des Volkswagen Konzerns basiert. Das Exterieurdesign wird durch athletische und sportliche Proportionen bestimmt, die Front besticht durch LED-Matrixscheinwerfer mit dreieckiger Augensignatur. Für ein sportliches Fahrerlebnis sorgen ein Sportfahrwerk mit dynamischer Fahrwerkstechnologie, eine progressive Lenkung sowie Performance-Reifen. Der Tavascan wird in zwei Leistungsstufen erhältlich sein. Außerdem stellte CUPRA 2023 das Konzeptfahrzeug DarkRebel vor. Es verkörpert das Maximum an Provokation der CUPRA Designsprache und setzt neue Maßstäbe bei Design und Performance. Der DarkRebel ist das erste Fahrzeug, das vollständig im virtuellen Raum entworfen wurde. Ein vollelektrischer, zweisitziger Shooting-Brake-Sportwagen, der die Leidenschaft und die Denkweise der Marke CUPRA über Grenzen hinaus widerspiegelt.

Im Jahr 2023 nahmen die Auslieferungen an Kunden von SEAT und CUPRA um 34,6 % auf 519 Tsd. Fahrzeuge zu. Der Anstieg war vor allem auf die starke Performance der Marke CUPRA (+ 50,9 % auf 231 Tsd. Fahrzeuge) und die Rückkehr von SEAT auf den Wachstumspfad (+ 24,0 % auf 288 Tsd. Fahrzeuge) zurückzuführen.

Der Absatz des Unternehmens belief sich im Berichtsjahr auf 602 Tsd. Einheiten; das waren 28,5 % mehr als ein Jahr zuvor. Darin enthalten ist auch der für Audi produzierte A1. Sowohl CUPRA als auch SEAT verzeichneten eine höhere Nachfrage, wobei der CUPRA Formentor und der SEAT Arona die Bestseller ihrer jeweiligen Marken waren.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden 534 Tsd. SEAT und CUPRA Fahrzeuge gefertigt; ein Plus von 27,0 % gegenüber dem Vorjahr.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse des Unternehmens nahmen im Jahr 2023 um 31,0 % auf 14,3 Mrd. € zu. Das Operative Ergebnis erreichte mit 625 (33) Mio. € einen Rekordwert für ein Geschäftsjahr, was vor allem auf den Erfolg von CUPRA, höhere Volumina sowie positive Effekte aus Effizienzsteigerungen zurückzuführen war. Die operative Rendite verbesserte sich auf 4,4 (0,3) %.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2023	2022
SEAT		
Arona	76.594	85.717
Ibiza	74.355	60.385
Ateca	69.486	49.316
Leon	40.862	36.247
Tarraco	25.562	12.453
Alhambra	–	5.341
	286.859	**249.459**
CUPRA		
Formentor	124.670	105.568
Born	45.748	36.153
Leon	62.103	20.070
Ateca	14.228	8.841
	246.749	**170.632**
SEAT und CUPRA	**533.608**	**420.091**

SEAT

	2023	2022	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	519	386	+ 34,6
Absatz	602	468	+ 28,5
Produktion	534	420	+ 27,0
Umsatzerlöse (Mio. €)	14.333	10.941	+ 31,0
Operatives Ergebnis	625	33	x
Operative Umsatzrendite (%)	4,4	0,3	

CUPRA Tavascan

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent

WEITERE INFORMATIONEN www.seat.de

Nutzfahrzeuge

Volkswagen Nutzfahrzeuge blickt auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr 2023 zurück und bereitet mit dem ID. Buzz mit langem Radstand, dem California CONCEPT und dem neuen Transporter eine Modelloffensive vor.

GESCHÄFTSVERLAUF

Als führender Hersteller leichter Nutzfahrzeuge gestaltet Volkswagen Nutzfahrzeuge den städtischen Waren- und Dienstleistungsverkehr grundlegend neu und nachhaltig, um so die Lebensqualität vor allem in den Innenstädten zu verbessern. So bewegt die Marke die Gesellschaft von morgen mit all ihren Anforderungen an eine saubere, intelligente und nachhaltige Mobilität. Dafür steht Volkswagen Nutzfahrzeuge mit seinem Markenversprechen: Wir transportieren Erfolg, Freiheit und Zukunft.

Nachdem der vollelektrische ID. Buzz im Jahr 2022 erfolgreich im Markt eingeführt wurde, feierte die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge im Berichtsjahr im Surfer-Hotspot Huntington Beach am Pacific Coast Highway bei Los Angeles die Weltpremiere des ID. Buzz mit langem Radstand. „Made in Germany“ für Europa – und für Kanada und die USA. Denn mit dem großen ID. Buzz als Sechs- und Siebensitzer startet der VW Bus sein Comeback in Nordamerika. Der Ausschnitt für das neue Panoramadach lässt sich elektrisch verdunkeln und weckt Erinnerungen an den legendären Samba Bus der 50er-Jahre. Volkswagen Nutzfahrzeuge gewann mit dem ID. Buzz erneut viele internationale Preise von Fachjurys, unter anderem den „Car of the Year Award 2023“ von What Car? (UK), „Best Cars“ von auto, motor und sport und „Firmenauto des Jahres 2023“ als bester Elektro-Van. Auf dem Caravan Salon 2023 in Düsseldorf feierte Volkswagen Nutzfahrzeuge die Weltpremiere der seriennahen Studie California CONCEPT, die auf der Langversion des Multivan basiert. Erstmals wird in einem California Modell das elektrifizierte Reisen dank Plug-in-Hybridallradantrieb möglich sein. Zum Jahresende startete Volkswagen Nutzfahrzeuge bereits den Vorverkauf des neuen Transporters. Er wird in allen Bereichen signifikant verbessert und bildet zusammen mit dem ID. Buzz und dem Multivan das innovativste Bulli-Spektrum aller Zeiten. Die neue Generation der Baureihe feiert – wie auch der neue California – im Jahr 2024 ihre Weltpremiere.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr beliefen sich die Auslieferungen von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf 409 Tsd. Einheiten (+ 24,6 %). Besonders erfreulich entwickelten sich die Verkäufe in Westeuropa (+ 21,7 %), Zentral- und Osteuropa (+ 43,8 %) und Südamerika (+ 29,0 %).

Volkswagen Nutzfahrzeuge setzte im Berichtsjahr 423 Tsd. Fahrzeuge ab; ein Plus von 24,5 % im Vergleich zum Vorjahr. Nahezu alle Modelle trugen zur Steigerung bei.

Im Jahr 2023 produzierte die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge 398 Tsd. Fahrzeuge; das waren 13,4 % mehr als im Vorjahr. Im polnischen Werk Poznań, das 2023 sein 30-jähriges Bestehen feierte, rollte das viermillionste Fahrzeug vom Band.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Volkswagen Nutzfahrzeuge konnte die Umsatzerlöse im Geschäftsjahr 2023 um 33,8 % auf 15,3 Mrd. € steigern. Das Operative Ergebnis verbesserte sich auf 873 (529) Mio. €, was neben dem Volumen insbesondere aus positiven Preiseffekten resultierte. Die operative Rendite konnte auf 5,7 (4,6) % zulegen.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2023	2022
Transporter	81.535	67.508
Caravelle/Multivan, Kombi, California	81.509	80.698
Crafter, Grand California	70.218	60.326
Caddy Kombi	45.671	46.500
Amarok	43.512	42.806
Caddy, Caddy California	40.629	42.352
ID. Buzz	35.272	11.013
	398.346	**351.203**

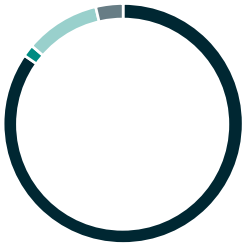
MARKE VOLKSWAGEN NUTZFAHRZEUGE

	2023	2022	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	409	329	+24,6
Absatz	423	340	+24,5
Produktion	398	351	+13,4
Umsatzerlöse (Mio. €)	15.325	11.455	+33,8
Operatives Ergebnis	873	529	+64,9
Operative Umsatzrendite (%)	5,7	4,6	

Modelloffensive

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



Europa/Übrige Märkte	84,6 %
Nordamerika	1,6 %
Südamerika	10,1 %
Asien-Pazifik	3,7 %

WEITERE INFORMATIONEN www. volkswagen-nutzfahrzeuge.de

Die Markengruppe Progressive erzielte 2023 in einem herausfordernden wirtschaftlichen Umfeld dank stabiler Marktperformance und starker Marken ein robustes Ergebnis. Mit dem Q6 e-tron präsentierte Audi das erste vollelektrische Modell auf Basis der komplett neu entwickelten Premium Plattform Elektrik (PPE).

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Markengruppe Progressive vereint vier starke Marken aus den progressiven Premium-, Luxus- und Supersportsegmenten: Audi, Bentley, Lamborghini und Ducati. „Vorsprung" ist für Audi ein weltweites Versprechen, das die Marke mit den Vier Ringen konsequent auf die Premiummobilität der Zukunft ausrichtet: vernetzt, nachhaltig, elektrisch, autonom. Bei der Entwicklung und Skalierung von innovativen Technologien übernimmt Audi im Konzern eine führende Rolle, unter anderem bei der Premium Plattform Elektrik (PPE) für vollelektrische Premiumfahrzeuge.

Im Geschäftsjahr 2023 brachte die Marke Audi den Q8 e-tron auf den Markt. Er ist der Nachfolger des Audi e-tron, der Elektropionier der Marke. Die A6- und A7-Familie, inklusive der RS-Derivate, sowie der Q8 mit Verbrennungsmotor erhielten eine Aufwertung mit klarem Design und weiterentwickelter Technik. Zudem gab die Marke Audi einen Ausblick auf den Q6 e-tron, das erste Serienmodell auf Basis der PPE. Er zeichnet sich nicht nur durch überzeugende Fahr- und Ladeleistungen aus, sondern auch durch eine konsequent weiterentwickelte Designsprache für Elektrofahrzeuge und bildet mit der neuen Elektronikarchitektur die technologische Speerspitze im Audi Portfolio.

Bentley präsentierte zum 20. Geburtstag des Continental GT den limitierten Continental GT Speed Le Mans Collection. Lamborghini stellte 2023 den neuen Revuelto vor, der als erster Serienhybrid den italienischen Hersteller in die elektrifizierte Zukunft führt.

Im Jahr 2023 lieferte die Markengruppe Progressive insgesamt 1,9 (1,6) Mio. Fahrzeuge an Kunden aus. In Westeuropa (+19,0%), Zentral- und Osteuropa (+25,3%) und Nordamerika (+21,7%) konnten überproportionale Zuwächse verzeichnet werden.

Der Absatz der Markengruppe Progressive belief sich im Berichtsjahr auf 1,3 (1,1) Mio. Fahrzeuge. Besonders stark nachgefragt wurden der Q5 und der A3 sowie der vollelektrische Q4 e-tron. Die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen setzten weitere 668 (599) Tsd. lokal produzierte Audi Fahrzeuge ab. Der Absatz der Marke Lamborghini belief sich auf 10,6 (+19,4%) Tsd. Fahrzeuge. Bentley setzte 13,1 (15,5) Tsd. Fahrzeuge ab und Ducati 58,4 (65,0) Tsd. Motorräder.

Audi fertigte im Jahr 2023 weltweit 2,0 (1,7) Mio. Einheiten. Bentley produzierte 12,9 (16,4) Tsd. Fahrzeuge, bei Lamborghini waren es 9,8 (9,9) Tsd., während Ducati 55,2 (70,4) Tsd. Motorräder produzierte.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse der Markengruppe Progressive stiegen im Geschäftsjahr 2023 auf 69,9 (61,8) Mrd. €. Das Operative Ergebnis (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) ging auf 6,3 (7,6) Mrd. € zurück, was überwiegend auf negative Effekte aus Rohstoffsicherungen außerhalb des Hedge Accounting zurückzuführen war. Zudem belasteten höhere Materialkosten das Operative Ergebnis. Der Volumenanstieg der Marke Audi sowie die guten Ergebnisse der Marken Bentley, Lamborghini und Ducati wirkten positiv. Die operative Umsatzrendite (im Vorjahr vor Sondereinflüssen) belief sich auf 9,0 (12,3)%.

PRODUKTION AUDI

Fahrzeuge	2023	2022
Q5	334.480	319.162
A6	257.111	208.729
A3	246.279	210.341
A4	237.830	234.395
Q3	233.472	239.340
Q4 e-tron	125.441	58.764
Q2	94.406	88.372
A5	75.584	66.124
Q7	74.891	52.514
A1	64.859	58.777
Q8 e-tron	54.856	51.545
Q8	47.002	37.330
A7	34.622	17.437
A8	20.442	18.398
e-tron GT	10.045	12.674
TT	9.530	8.126
Q5 e-tron	5.506	3.113
Q6	5.151	2.042
R8	2.127	1.097
Q6 e-tron	7	–
	1.933.641	**1.688.280**

PRODUKTION BENTLEY, LAMBORGHINI, DUCATI

Fahrzeuge	2023	2022
Bentley		
Bentayga	5.595	7.346
Continental GT	4.168	4.793
Flying Spur	3.178	4.226
	12.941	**16.365**
Lamborghini		
Urus	5.895	5.751
Huracán	3.705	3.443
Aventador, Revuelto	166	661
	9.766	**9.855**
Ducati, Motorräder	**55.226**	**70.389**

AUDI (MARKENGRUPPE PROGRESSIVE)

	2023	2022	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	1.919	1.639	+17,1
Audi	1.895	1.614	+17,4
Bentley	14	15	–10,6
Lamborghini	10	9	+9,5
Absatz	1.282	1.070	+19,8
Produktion	1.956	1.715	+14,1
Umsatzerlöse (Mio. €)	69.865	61.753	+13,1
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	6.280	7.622	–17,6
Operative Umsatzrendite (%)	9,0	12,3	

Studie Q6 e-tron

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent

WEITERE INFORMATIONEN www.audi.de

Porsche feierte im Jahr 2023 zwei Jubiläen: „75 Jahre Porsche Sportwagen“ und „60 Jahre Porsche 911“. Die Sportwagen-Ikone 911 trug insbesondere im Jubiläumsjahr dazu bei, dass Absatz, Umsatz und Ergebnis im Vergleich zum Vorjahr stiegen.

GESCHÄFTSVERLAUF

Exklusivität und soziale Akzeptanz, Pioniergeist und Tradition, Performance und Nachhaltigkeit, Design und Funktion – das sind die Markenwerte des Sportwagenherstellers Porsche.

Das Jahr 2023 stand für die Marke Porsche im Zeichen ihres 75. Jubiläums. Die Sportwagengeschichte begann 1948 mit der Fertigung des 356 „Nr. 1“ Roadster. Neben der Jubiläumsshow auf dem Porscheplatz in Stuttgart und zwei Sonderausstellungen im Porsche Museum und in Berlin fanden zur Würdigung des Jubiläums zahlreiche Veranstaltungen an verschiedenen Standorten weltweit statt.

Anlässlich des 75. Jubiläums präsentierte Porsche die Konzept-Studie Mission X: eine spektakuläre Neuinterpretation eines zweisitzigen Hypercars mit nach oben öffnenden Le-Mans-Türen sowie leistungsstarkem und effizientem Elektroantrieb. Der Mission X steht für höchste Performance und modernen sportlichen Luxus. Die Studie ist ein Technologie-Leuchtturm für den Sportwagen der Zukunft und soll entscheidende Impulse für die Weiterentwicklung künftiger Fahrzeugkonzepte geben.

Porsche feierte im Berichtsjahr zudem das 60. Jubiläum seiner Ikone 911 mit einer exklusiven und auf maximalen Fahrspaß ausgelegten Sonderedition: Der auf 1.963 Exemplare limitierte 911 S/T vereint mit konsequentem Leichtbau, seiner GT-typischen Agilität und Performance sowie einem ungefilterten akustischen Erlebnis die Essenz aus 60 Jahren 911. Zudem debütierte die neue Generation des Cayenne, die mit einem hochdigitalisierten Anzeige- und Bedienkonzept, neuartiger Fahrwerkstechnik und innovativer Technologieausstattung überzeugt. Fein auflösende HD-Matrix-LED-Scheinwerfer sorgen für eine auf jede Fahrsituation zugeschnittene Fahrbahnausleuchtung. Ein Luftgütesystem verbessert das Raumklima für Passagiere. Dem Beifahrer steht erstmals im Cayenne ein eigenes Infotainmentdisplay zur Verfügung. Mit seinem weitreichend nachgeschärften Design und leistungsstärkeren Antrieben unterstreicht der Cayenne seinen Anspruch als Sportwagen in seinem Segment. Außerdem wurde die dritte Modellgeneration des Panamera vorgestellt. Die Luxuslimousine betont ihren sportlichen Charakter mit dem neuen Aktivfahrwerk Porsche Active Ride sowie noch stärkeren Antrieben, inklusive vier effizienten E-Hybridantrieben mit mehr Leistung, Reichweite und Effizienz.

Porsche (Markengruppe Sport Luxury) lieferte im Berichtsjahr 320 Tsd. Sportwagen an Kunden aus; ein Plus von 3,3% im Vergleich zum Vorjahr. Den größten Zuwachs verzeichnete die Vertriebsregion Übrige Märkte mit einem Plus von 15,7%. Auch in Westeuropa (+10,5%) und Nordamerika (+8,8%) konnten Zuwächse erzielt werden. In China wurden 79 (93) Tsd. Fahrzeuge an Kunden übergeben.

Im Jahr 2023 konnte Porsche (Markengruppe Sport Luxury) den Absatz um 6,3% auf 334 Tsd. Fahrzeuge steigern. Insbesondere die Modellreihen 911, 718 und Taycan wurden gegenüber Vorjahr verstärkt nachgefragt.

Porsche (Markengruppe Sport Luxury) fertigte trotz weiter herausfordernder Rahmenbedingungen im Jahr 2023 insgesamt 335 Tsd. Fahrzeuge (–0,6%).

UMSATZ UND ERGEBNIS

Porsche (Markengruppe Sport Luxury) verzeichnete im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 37,3 (+7,9%) Mrd.€. Vor allem die Volumensteigerung bei positiven Produktmix- und Preiseffekten führte dazu, dass das Operative Ergebnis auf 6,9 Mrd.€ stieg (+8,0%). Gegenläufig wirkten vor allem höhere Aufwendungen für neue Produkte und Innovationen sowie gestiegene Vertriebskosten. Die operative Rendite beträgt unverändert 18,6 (18,6)%.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2023	2022
Cayenne	95.706	104.745
Macan	87.334	99.468
911 Coupé/Cabriolet	55.655	42.390
Taycan	39.397	37.577
Panamera	33.689	35.258
718 Boxster/Cayman	23.605	18.085
	335.386	**337.523**

PORSCHE (MARKENGRUPPE SPORT LUXURY)[1]

	2023	2022[2]	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	320	310	+3,3
Absatz	334	314	+6,3
Produktion	335	338	–0,6
Umsatzerlöse (Mio. €)	37.349	34.599	+7,9
Operatives Ergebnis	6.938	6.425	+8,0
Operative Umsatzrendite (%)	18,6	18,6	

1 Inklusive Porsche Finanzdienstleistungen: Umsatz 40.530 (37.637) Mio. €, Operatives Ergebnis 7.284 (6.772) Mio. €.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

911 S/T

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent

Europa/Übrige Märkte	34,5 %
Nordamerika	27,4 %
Südamerika	2,2 %
Asien-Pazifik	36,0 %

WEITERE INFORMATIONEN www.porsche.de

Die TRATON GROUP hat im Geschäftsjahr 2023 große Fortschritte im Bereich Elektromobilität erzielt und gleichzeitig ihre Strategie TRATON Way Forward für einen erfolgreichen Weg in die Zukunft weiter umgesetzt.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Strategie TRATON Way Forward richtet sich an den Feldern Verantwortungsvolles Unternehmen, Wertschöpfung und TRATON Accelerated! aus; für eine aktive Gestaltung des Transports und der Logistik der Zukunft.

Um Fahrern von batterieelektrischen Nutzfahrzeugen einen einfachen Zugang zu Ladestationen zu bieten und somit den Umstieg auf die Elektromobilität zu erleichtern, hat TRATON die Dienstleistungsgesellschaft TRATON Charging Solutions gegründet, die dem Kunden Leistungen von Vertragsabschluss über Rechnungsstellung und Routenplanung bis hin zu Nutzungsinformationen bietet. Die TRATON Marken Scania und MAN können so ihren Kunden den Zugang zum größten europäischen Ladenetz bieten, welches derzeit zwölf Länder umfasst. Milence, das Joint Venture von TRATON, Daimler Truck und Volvo Group, hat Ende 2023 mit der Eröffnung der ersten Ladestation in Venlo (Niederlande) einen wichtigen Meilenstein beim Aufbau der Ladeinfrastruktur erreicht.

Scania hat auf dem Weg zu nachhaltigem Transport im Jahr 2023 wichtige Meilensteine erreicht, zum Beispiel mit der Eröffnung eines Batteriemontagewerks am Hauptsitz Södertälje (Schweden). Um Spediteuren den Umstieg auf batterieelektrische Lkw zu erleichtern, hat Scania zusammen mit dem digitalen Spediteur sennder das Gemeinschaftsunternehmen JUNA gegründet. Dank eines neuen nutzungsbasierten Abrechnungsmodells (Pay-per-use) können für den Kunden Vorlaufkosten eingespart und Bedenken zu künftigen Restwerten entkräftet werden. Der Zugang zu garantierten Ladungen über eine digitale Plattform schafft zudem wirtschaftliche Planbarkeit. Bei der Dekarbonisierung der Lieferketten hat Scania ebenso Fortschritte gemacht: Der Zulieferer H2 Green Steel erhielt den ersten Auftrag zur Belieferung mit grünem Stahl.

Auch MAN hat bei der Umstellung auf Zero-Emission-Technologien einen bedeutenden Meilenstein erreicht. Der neue MAN eTruck ist der erste batterieelektrische Langstrecken-Lkw der Marke und feiert 2024 Markteinführung. Am Standort Nürnberg erfolgte 2023 der Spatenstich für eine Batteriefertigung in Großserie. Ab 2025 sollen dort jährlich bis zu 100.000 Hochvolt-Batteriepacks gefertigt werden. Zusammen mit anderen Industrieunternehmen und Universitäten arbeitet MAN im Forschungs- und Entwicklungsprojekt ATLAS-L4 daran, autonome Lkw auf die Straße zu bringen. Im Forschungsprojekt ANITA erprobt MAN zudem gemeinsam mit der Deutschen Bahn, der Hochschule Fresenius und dem Funktechnikspezialisten Götting KG, welches Potenzial autonome Lkw im Verkehr zwischen Logistikknoten haben.

Die nordamerikanische Marke Navistar hat sich im Rahmen einer Initiative das Ziel gesetzt, seine weltweiten Emissionen bis 2030 zu halbieren und bis 2050 bilanziell klimaneutral zu sein, in Übereinstimmung mit dem Pariser Klimaabkommen. Im Berichtsjahr hat Navistar am Standort in Huntsville (USA) mit der Produktion des integrierten Antriebsstrangs International S13 begonnen. Mit dem konzerneigenen Finanzdienstleister Navistar Financial können den Kunden der Navistar Marken International und IC Bus nun maßgeschneiderte, wettbewerbsfähige Kredit- und Leasingfinanzierungen angeboten werden.

Volkswagen Truck & Bus (VWTB) hat 2023 die Serienproduktion des Lkw e-Delivery gestartet und folgt damit der Strategie der TRATON GROUP, die als Kerntechnologie der alternativen Antriebe den batterieelektrischen Antrieb sieht, ergänzt um Wasserstoffantriebe in Nischenbereichen. VWTB baut im Zuge des Internationalisierungsplans die Präsenz auf internationalen Märkten weiter aus und wird künftig auf vier Kontinenten vertreten sein.

PRODUKTION

Fahrzeuge	2023	2022
Scania	**102.283**	**88.142**
Lkw	97.065	82.827
Busse	5.218	5.315
MAN	**117.026**	**88.952**
Lkw	84.695	62.009
Busse	5.780	4.675
Leichte Nutzfahrzeuge	26.551	22.268
Navistar	**86.740**	**82.071**
Lkw	73.317	69.488
Busse	13.423	12.583
Volkswagen Truck & Bus	**32.515**	**58.647**
Lkw	28.161	50.075
Busse	4.354	8.572
TRATON	**338.564**	**317.812**

TRATON

	2023	2022	%
Auslieferungen (Tsd. Fzg.)	338	305	+10,7
Absatz	339	306	+10,7
Produktion	339	318	+6,5
Umsatzerlöse (Mio. €)	45.731	39.516	+15,7
Operatives Ergebnis	3.715	1.583	x
Operative Umsatzrendite (%)	8,1	4,0	

UMSATZ UND ERGEBNIS

Der Absatz von TRATON Nutzfahrzeuge nahm im Geschäftsjahr 2023 auf 339 (306) Tsd. Fahrzeuge zu. Die Umsatzerlöse übertrafen mit 45,7 Mrd. € den Vergleichswert 2022 um 15,7 %. Das gestiegene Neufahrzeugvolumen und eine höhere Kapazitätsauslastung aufgrund deutlich gesteigerter Produktionszahlen führten dazu, dass sich das Operative Ergebnis mit 3,7 (1,6) Mrd. € mehr als verdoppelte. Zudem wirkten ein positiver Produktmix und eine bessere Preisdurchsetzung ergebniserhöhend. Die operative Rendite belief sich auf 8,1 (4,0) %.

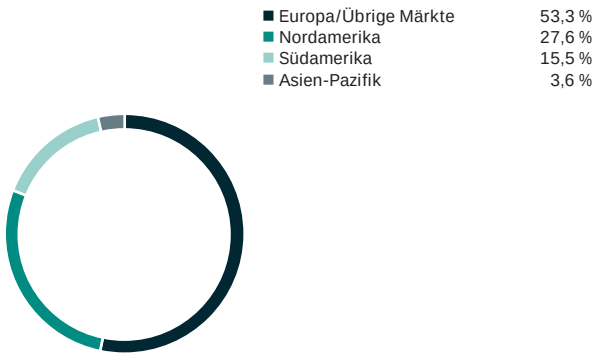
Starke Marken

TRATON

SCANIA / MAN / NAVISTAR /

AUSLIEFERUNGEN NACH MÄRKTEN

in Prozent



WEITERE INFORMATIONEN www.traton.de

Volkswagen Group China

Der Volkswagen Konzern zeigte im Geschäftsjahr 2023 seine Stärke auf dem wettbewerbsintensiven chinesischen Markt. In allen Segmenten konnten die Auslieferungen gegenüber dem Vorjahr gesteigert werden.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Volkswagen Group China hat im Jahr 2023 die Stärke ihres Portfolios in einem Marktumfeld unter Beweis gestellt, das von einem intensiven Preiskampf mit mehr als 100 lokalen Wettbewerbern geprägt war. Mit einem klaren Fokus auf ein nachhaltiges Geschäftsmodell lieferte die Volkswagen Group China im Berichtsjahr zusammen mit ihren chinesischen Joint Ventures 3,2 Mio. Fahrzeuge (inklusive der Importe) auf dem chinesischen Markt aus; ein Plus von 1,6 % im Vergleich zu 2022. Der Marktanteil lag bei 14,5 (15,1) %.

Im Premium- und Sportsegment lieferte Audi in China 728.575 Fahrzeuge an Kunden aus; ein deutlicher Anstieg von 13,5 % gegenüber dem Vorjahr.

Mit dem konsequenten Ansatz „in China für China“ treibt die Volkswagen Group China ihre E-Offensive weiter voran: Im Segment der batterieelektrischen Fahrzeuge (BEV) konnten die Auslieferungen um 23 % auf 190.820 Einheiten gesteigert werden. Vor allem die Modelle ID.3 und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw sowie die Audi e-tron Modelle trugen zu diesem Erfolg bei. Mit rund 75.000 ausgelieferten Einheiten war der ID.3 nicht nur eines der meistverkauften Elektroautos, sondern führte im vierten Quartal auch die Rangliste des Kompaktwagensegments an. Der ID.4 rangierte mit rund 60.000 Auslieferungen unter den ersten fünf Modellen in der kompakten SUV-Klasse. Gegen Ende des Berichtsjahres begann die Auslieferung des ID.7, mit dem die Marke das Mittelklassesegment erschließen und weitere Kundengruppen in China ansprechen möchte. Die e-tron Modelle von Audi erzielten 2023 in ihrem ersten vollen Verkaufsjahr ein sehr starkes Plus auf über 30.000 Einheiten.

Das Segment der Verbrennungsmotoren (ICE) bildet nach wie vor eine robuste Basis für die nachhaltige Geschäftsentwicklung des Volkswagen Konzerns in China. Mit 2.997.184 ausgelieferten ICE-Fahrzeugen konnte der Konzern seinen Marktanteil im Jahr 2023 auf über 20 % ausbauen. Große Stückzahlen und eine gute Kostenstruktur der ICE-Modelle ermöglichen es der Volkswagen Group China, damit die finanzielle Substanz für eine beschleunigte Transformation und den nächsten Innovationssprung im Rahmen des „in China für China“-Ansatzes zu erwirtschaften.

Im Geschäftsjahr 2023 hat die Volkswagen Group China systematisch ihre Entwicklungskompetenz in China gestärkt: Die neu gegründete Volkswagen China Technology Company (VCTC) ist das neue Zentrum für Entwicklung, Innovation und Beschaffung für intelligente, vollvernetzte Elektrofahrzeuge (ICV). Ziel ist es, durch effiziente Entwicklungsprozesse und den Einsatz modernster Technologien die Zeit bis zur Marktreife von Fahrzeugen und Komponenten um 30 % zu verkürzen. Weitere Synergien werden durch die enge Vernetzung der Entwicklungsarbeit mit den Joint-Venture-Gesellschaften SAIC Volkswagen, FAW-Volkswagen und Volkswagen Anhui sowie mit Gotion (Batterie) gehoben. In enger Zusammenarbeit mit CARIAD China werden zudem die Partner Horizon Robotics (autonomes Fahren), ARK (User Experience) und Thundersoft (Infotainment) eingebunden. Auch die Zusammenarbeit mit lokalen Automobilherstellern wurde 2023 fortgesetzt: Die Marke Volkswagen Pkw schloss einen Rahmenvertrag über die technische Zusammenarbeit mit XPeng. Audi und SAIC unterzeichneten eine Absichtserklärung zur Vertiefung der bestehenden Zusammenarbeit. Im Rahmen beider Partnerschaften sollen gemeinsam intelligente, vollvernetzte Elektrofahrzeuge exklusiv für den chinesischen Markt entwickelt werden.

ERGEBNIS

Tsd. Fzg.	2023	2022	%
Auslieferungen	3.236	3.185	+1,6
Absatz[1]	3.065	3.122	–1,8
Produktion	3.072	3.160	–2,8

Mio. €	2023	2022
Operatives Ergebnis (100%)	7.139	8.827
Operatives Ergebnis (anteilig)	2.621	3.280

1 Aus lokaler Produktion.

Unsere Joint Ventures produzierten im Geschäftsjahr 2023 insgesamt 3,1 (3,2) Mio. Fahrzeuge. Die Gemeinschaftsunternehmen fertigen sowohl etablierte Konzernmodelle als auch für chinesische Kunden modifizierte (zum Beispiel mit verlängertem Radstand) sowie speziell für den chinesischen Markt konzipierte Fahrzeuge (zum Beispiel die Volkswagen Modelle Lamando, Teramont, ID.6 X oder ID.6 CROZZ).

Im Berichtsjahr belief sich das anteilige Operative Ergebnis der Joint Ventures auf 2,6 (3,3) Mrd. €. Belastungen aus einem wettbewerbsintensiveren Marktumfeld standen Kostenoptimierungen gegenüber.

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

ID.3

LOKALE PRODUKTION

Fahrzeuge	2023	2022
Volkswagen Pkw	2.383.703	2.513.613
Audi	670.419	604.439
Škoda	18.365	41.936
Gesamt	**3.072.487**	**3.159.988**

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

THE KEY TO MOBILITY

Die Volkswagen Finanzdienstleistungen verzeichneten trotz zahlreicher makroökonomischer Unsicherheiten ein solides Geschäftsjahr 2023. Die Vertragszugänge entwickelten sich dank einer verbesserten Fahrzeugverfügbarkeit positiv.

STRUKTUR DER VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die Volkswagen Finanzdienstleistungen umfassen die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote in 47 Ländern. Wesentliche Gesellschaften sind die Volkswagen Financial Services AG und ihre Beteiligungsgesellschaften, wie zum Beispiel die Volkswagen Leasing GmbH, sowie die Volkswagen Bank GmbH, die Porsche Financial Services und die Finanzdienstleistungsgesellschaften in den USA und Kanada. Ausgenommen sind lediglich das Finanzdienstleistungsgeschäft von TRATON sowie der Porsche Holding Salzburg.

GESCHÄFTSVERLAUF

Die Volkswagen Financial Services AG hat beim erstmals durchgeführten Ranking von Nachhaltigkeitsrisiken durch Sustainalytics mit einem Wert von 12,4 hervorragend abgeschnitten. Die Volkswagen Financial Services AG gehört laut Institut zu den besten 3 % aller mehr als 200 geprüften Unternehmen. Die Analyse erfolgte in den Kategorien Produkt Governance, Datenschutz und Datensicherheit, Geschäftsethik, Humankapital und Unternehmens Governance.

Volkswagen Finanzdienstleistungen und die Management- und Technologieberatung Sopra Steria haben 2023 das Joint Venture MyDigitalCar GmbH gegründet. Mit seinem Angebot soll es einen wesentlichen Beitrag zur Optimierung der Wirtschaftlichkeit im Bereich des Fahrzeugmanagements von Unternehmen leisten, indem Unternehmen künftig ihre Fahrzeuge über eine Kfz-Zulassungsplattform digital zulassen können.

Im Flottengeschäft in der Schweiz bauten Volkswagen Finanzdienstleistungen und die AMAG Leasing AG ihre Zusammenarbeit 2023 weiter aus. Im Zuge dessen beteiligt sich die Volkswagen Financial Services AG mit 50 % an der movon AG, einer Tochtergesellschaft der AMAG Leasing AG mit dem Fokus auf Flotten-Leasing und Full-Service-Lösungen für Geschäftskunden. Ziele des Joint Ventures sind der Ausbau der Produkt- und Dienstleistungspalette sowie die Schaffung von digitalen Tools für Flottenbesitzer und Händler.

Im Dienstrad-Leasing intensivierten Volkswagen Finanzdienstleistungen und Pon Holdings (Pon) ihre Partnerschaft. Im Rahmen dieser erwarb die Volkswagen Financial Services AG 49 % der Anteile an Pons Fahrrad-Leasing-Tochter Bike Mobility Services. Ziel ist es, gemeinsam im wachsenden Fahrrad- und E-Bike-Leasinggeschäft in Europa und den USA zu expandieren.

Im Rahmen des Projekts „AllerVielfalt“ wurde im Berichtsjahr die Alte Aller im Landkreis Verden erfolgreich an den Hauptstrom angeschlossen. Das vom Naturschutzbund Deutschland e.V. (NABU) initiierte Vorhaben ist Teil des Bundesprogramms „Blaues Band Deutschland“ und soll auf einem Projektgebiet von 2.350 Hektar (circa 30 Flusskilometer) naturnahe Strukturen schaffen. Mit einer Spende in Höhe von 450.000 € übernahm Volkswagen Financial Services den NABU-Anteil und stellte damit die wichtige Anschubfinanzierung des Projekts sicher.

Volkswagen Finanzdienstleistungen nutzen als wesentliche Refinanzierungsquellen Geld- und Kapitalmarktinstrumente, Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen, Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie Banklinien. Im Berichtsjahr hat die Volkswagen Financial Services AG ihr erstes „Green Finance Framework“ veröffentlicht. Das Rahmenwerk flankiert hinsichtlich der Refinanzierung die aktuelle Nachhaltigkeitsstrategie des automobilen Finanz- und Mobilitätsdienstleisters und ermöglicht damit das Erschließen einer neuen Investorenbasis. Das „Green Finance Framework“ deckt alle Refinanzierungsprodukte der Volkswagen Financial Services AG ab. Die im Rahmen des Frameworks generierten Mittel werden ausschließlich zur Refinanzierung von Kredit- und Leasingverträgen von batterieelektrischen Fahrzeugen verwendet.

Die Volkswagen Leasing GmbH hat basierend auf dem Green Finance Framework im September 2023 erstmalig drei grüne Anleihen am Kapitalmarkt mit einem Gesamtvolumen von 2 Mrd. € platziert. Außerdem emittierte die Volkswagen Financial Services N.V. im Dezember des abgelaufenen Geschäftsjahres 1,5 Mrd. schwedische Kronen sowie 1 Mrd. norwegische Kronen basierend auf dem Green Finance Framework.

Weitere Anleihe-Transaktionen wurden unter anderem in britischen Pfund, schwedischen Kronen, südkoreanischen Won und japanischen Yen emittiert. Zudem wurden in Australien, Polen, Brasilien und der Türkei Anleihen basierend auf lokalen Dokumentationserfordernissen begeben. Ergänzend wurden Privatplatzierungen in diversen Währungen emittiert.

Die Volkswagen Bank hat im Berichtsjahr drei unbesicherte Anleihen in Euro mit einem Gesamtvolumen von 2,0 Mrd. € begeben.

Die Volkswagen Leasing GmbH hat im Geschäftsjahr 2023 drei durch Leasingforderungen besicherte ABS-Transaktionen mit einem Gesamtvolumen von 2,75 Mrd. € platziert. Die Emissionen erfüllten die Qualitätskriterien der STS-Verbriefungsverordnung für besonders hochwertige Verbriefungen und waren mehrfach überzeichnet.

Im Ausland haben die Volkswagen Finanzdienstleister ABS-Transaktionen in Brasilien, Japan, UK und Australien begeben.

Im US-amerikanischen Kapitalmarkt wurden durch die Volkswagen Group of America Finance, LLC im September und November 2023 Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 5,65 Mrd. USD platziert. Im kanadischen Refinanzierungsmarkt wurden Schuldverschreibungen in Höhe von 750 Mio. CAD ausgegeben.

Fahrrad-Leasing

Im Geschäftsjahr 2023 lag die Zahl der neuen Vertragsabschlüsse im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Finanzdienstleistungen mit 8,7 (7,8) Mio. Kontrakten über dem Niveau des Vorjahres. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am Ende des Berichtsjahres auf 22,3 (22,0) Mio. Kontrakte. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing gaben die Verträge um 1,5% auf 10,2 Mio. Kontrakte nach. Auf den Bereich Service/Versicherungen entfielen 12,1 Mio. Kontrakte; ein Plus von 3,9% gegenüber Vorjahr. Ab dem 1. Januar 2024 werden weitere Arten von Versicherungsverträgen berücksichtigt, wobei der Vertragsbestand im Bereich Service/Versicherungen am 31. Dezember 2023 dann bei 15,6 Mio. Kontrakten und der Gesamtvertragsbestand bei 25,8 Mio. Kontrakten gelegen hätte. Bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen nahm die Penetrationsrate als Anteil der finanzierten oder geleasten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns – einschließlich der chinesischen Joint Ventures – auf 32,6 (32,3)% zu.

Am 31. Dezember 2023 hatte die Volkswagen Bank GmbH 1,8 (1,3) Mio. Bestandskonten. Volkswagen Finanzdienstleistungen beschäftigte zum Jahresende 2023 weltweit 15.439 Mitarbeiter, davon waren 7.311 im Inland tätig.

UMSATZ UND ERGEBNIS

Die Umsatzerlöse von Volkswagen Finanzdienstleistungen beliefen sich im Berichtsjahr auf 50,8 Mrd.€; das waren 15,5% mehr als im Vorjahr. Das Operative Ergebnis gab erwartungsgemäß auf 3,3 (5,6) Mrd.€ nach. Der Rückgang resultierte neben den gestiegenen Zinsaufwendungen vor allem aus negativen Effekten aus Derivaten, die im Vorjahr positiv gewirkt hatten. Zudem wirkten im Vorjahr geringere Risikokosten und eine große Nachfrage nach Gebrauchtwagen positiv.

VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

		2023	2022[1]	%
Vertragsbestand	Tsd. Stück	22.275	21.976	+1,4
Kundenfinanzierung		5.299	5.557	–4,6
Leasing		4.888	4.783	+2,2
Service/Versicherung		12.088	11.636	+3,9
Vermietvermögen	Mio.€	63.884	57.906	+10,3
Forderungen aus	Mio.€			
Kundenfinanzierung		69.292	70.266	–1,4
Händlerfinanzierung		26.167	19.868	+31,7
Leasingverträgen		53.771	47.446	+13,3
Direktbankeinlagen	Mio.€	37.531	25.431	+47,6
Bilanzsumme	Mio.€	267.777	239.400	+11,9
Eigenkapital	Mio.€	39.545	38.238	+3,4
Schulden[2]	Mio.€	219.180	190.588	+15,0
Eigenkapitalquote	%	14,8	16,0	
Eigenkapitalrendite vor Steuern[3]	%	8,3	15,4	
Leverage[4]		5,5	5,0	
Operatives Ergebnis	Mio.€	3.253	5.584	–41,7
Ergebnis vor Steuern	Mio.€	3.244	5.528	–41,3
Mitarbeiter am 31.12.		15.439	14.796	+4,3

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).
2 Ohne Rückstellungen und latente Steuern.
3 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals (fortgeführte Aktivitäten).
4 Schulden zu Eigenkapital.

WEITERE INFORMATIONEN
www.vwfs.com

3

Corporate Governance

41 Konzernerklärung zur Unternehmensführung

56 Mitglieder des Vorstands

58 Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse

61 Vergütungsbericht

Konzernerklärung zur Unternehmensführung

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

DER DEUTSCHE CORPORATE GOVERNANCE KODEX – LEITLINIE FÜR ERFOLGREICHE UNTERNEHMENSFÜHRUNG

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

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG

(Stand: Zeitpunkt der Abgabe der Entsprechenserklärung)

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 17. November 2023 die gemäß § 161 AktG geforderte jährliche Entsprechenserklärung zum DCGK mit folgendem Wortlaut abgegeben:

„Vorstand und Aufsichtsrat erklären:

Den vom Bundesministerium der Justiz am 27. Juni 2022 im amtlichen Teil des Bundesanzeigers bekannt gemachten Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ in der Fassung vom 28. April 2022 wurde im Zeitraum seit der letzten Entsprechenserklärung vom 11. November 2022 und wird weiterhin mit Ausnahme der nachfolgend genannten Empfehlungen aus den dort genannten Gründen entsprochen.

> a) Empfehlung B.3 (Dauer von Vorstands-Erstbestellungen)
Die Dauer von Vorstands-Erstbestellungen wird der Aufsichtsrat wie bisher dem jeweiligen Einzelfall angemessen und am Unternehmenswohl orientiert festlegen.

- b) Empfehlung B.5 (Altersgrenze für Mitglieder des Vorstands)
  Gemäß Empfehlung B.5 soll für Mitglieder des Vorstands eine Altersgrenze festgelegt und in der Erklärung zur Unternehmensführung angegeben werden. Das wurde umgesetzt. Im September 2023 hat der Aufsichtsrat Herrn Dr. Manfred Döss erneut bestellt und dabei die festgelegte Altersgrenze ausnahmsweise durchbrochen. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats lag diese Durchbrechung im Unternehmensinteresse. Von der Transformation des VOLKSWAGEN Konzerns sind in großem Umfang Themen aus dem von Herrn Dr. Döss verantworteten Bereich „Integrität und Recht" betroffen, etwa mit Blick auf autonom fahrende Transportmittel sowie mit Blick auf die Themen „Environment – Social – Governance" („ESG"). Herr Dr. Döss hat den VOLKSWAGEN Konzern insoweit bereits auf einen guten Weg gebracht. Die erneute Bestellung von Herrn Dr. Döss stellt sicher, dass dieser Weg möglichst effektiv und effizient weiter beschritten wird. Der Aufsichtsrat hält im Übrigen an der festgelegten Altersgrenze für Mitglieder des Vorstands fest. Es kann aber nicht ausgeschlossen werden, dass Stimmen in der juristischen Literatur so verstanden werden könnten, auch bei einer lediglich einmaligen Durchbrechung einer fortgeltenden Altersgrenze werde von der Empfehlung B.5 abgewichen. Vorsorglich wird daher eine solche Abweichung erklärt.
- c) Empfehlung C.5 (Mandatsobergrenze mit Vorstands-Mandat)
  Der Vorsitzende des Aufsichtsrats nimmt Aufsichtsratsmandate in drei börsennotierten Gesellschaften des VOLKSWAGEN Konzerns, nämlich in der VOLKSWAGEN AG (als Vorsitzender), der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und der TRATON SE (als Vorsitzender), sowie ein Aufsichtsratsmandat in der Bertelsmann SE & Co. KGaA wahr und ist ferner Vorsitzender des Vorstands der Porsche Automobil Holding SE. Die VOLKSWAGEN AG, die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und die TRATON SE bilden keinen Konzern im aktienrechtlichen Sinn mit der Porsche Automobil Holding SE. Wir sind jedoch davon überzeugt, dass dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats der VOLKSWAGEN AG für die Wahrnehmung seiner Mandate genügend Zeit zur Verfügung steht.
- d) Empfehlung C.13 (Offenlegung bei Wahlvorschlägen)
  Hinsichtlich dieser Empfehlung zur Offenlegung bestimmter Umstände bei Wahlvorschlägen des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung sind die Anforderungen unbestimmt und in ihrer Abgrenzung unklar. Wir erklären daher höchstvorsorglich insoweit eine Abweichung. Dessen ungeachtet wird sich der Aufsichtsrat bemühen, den Anforderungen der Empfehlung gerecht zu werden.
- e) Empfehlung G.6 (Überwiegen der langfristig variablen Vergütung)
  Die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG („Porsche AG") hat am 20. Juli 2022 mit Herrn Dr. Oliver Blume für den Fall eines erfolgreichen Börsengangs der Porsche AG einen sogenannten IPO-Bonus vereinbart. Da ein solcher Börsengang auch im Interesse der VOLKSWAGEN AG liegt, behandeln wir den mit der Porsche AG vereinbarten IPO-Bonus vorsorglich als Teil der Vorstandsvergütung für Herrn Dr. Blume bei der VOLKSWAGEN AG („Drittvergütung"). Der Aufsichtsrat der VOLKSWAGEN AG hat der Drittvergütung für Herrn Dr. Blume zugestimmt. Der IPO-Bonus wurde in Form virtueller Aktien gewährt. Diese virtuellen Aktien werden in drei Tranchen über Zeiträume von ein, zwei und drei Jahren abhängig von der Entwicklung des Börsenkurses der Porsche AG-Aktien im jeweiligen Zeitraum in Geldbeträge umgerechnet und diese Geldbeträge an Herrn Dr. Blume ausgezahlt. Der Aufsichtsrat geht vorsorglich davon aus, dass die ersten beiden ein- und zweijährigen Tranchen des IPO-Bonus der kurzfristig variablen und die letzte dreijährige Tranche des IPO-Bonus der langfristig variablen Vergütung von Herrn Dr. Blume zuzuordnen sind. Dadurch überstieg der Zielwert der Herrn Dr. Blume für das Geschäftsjahr 2022 insgesamt zugesagten kurzfristig variablen Vergütung den Zielwert der langfristig variablen Vergütung. Auch im laufenden Geschäftsjahr 2023 war der im Geschäftsjahr 2022 gewährte IPO-Bonus noch nicht vollständig abgewickelt. Vor diesem Hintergrund erklären wir vorsorglich weiterhin eine Abweichung von der Empfehlung G.6. Die Vorstandsvergütung für Herrn Dr. Blume ist insgesamt gleichwohl weiterhin auf eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft ausgerichtet. Die Auszahlung des IPO-Bonus in drei Tranchen über ein, zwei und drei Jahre führt nach Einschätzung des Aufsichtsrats zu einer zielgerichteten und angemessenen Incentivierung von Herrn Dr. Blume, die sich nicht allein auf die Vorbereitung bis zum Börsengang beschränkt, sondern auch berücksichtigt, wie nachhaltig erfolgreich der Börsengang ist.
- f) Empfehlung G.10 Satz 2 (4-Jahre Bindungsfrist)
  Über die dritte Tranche des vorstehend unter e) beschriebenen IPO-Bonus als Bestandteil der langfristig variablen Vergütung kann Herr Dr. Blume bereits nach drei und nicht erst nach vier Jahren verfügen.

> g) Empfehlung G.13 Satz 1 (Abfindungs-Cap)
Der Aufsichtsrat der VOLKSWAGEN AG hat Ende Juli 2022 im Einvernehmen mit Herrn Dr. Diess beschlossen, seine Bestellung zum Mitglied und seine Ernennung zum Vorsitzenden des Vorstands zum Ablauf des 31. August 2022 zu beenden. Nach der mit Herrn Dr. Diess erzielten Einigung läuft sein Dienstvertrag – vorbehaltlich einer früheren Kündigung durch Herrn Dr. Diess – auch nach dem vorzeitigen Ende der Bestellung bis zum Ablauf seiner regulären Laufzeit, d.h. bis zum Ablauf des 24. Oktober 2025, weiter. Entsprechend erhält Herr Dr. Diess zwar keine Abfindung, aber unter Umständen seine vertragsgemäße Vergütung für mehr als zwei Jahre gerechnet ab seinem Ausscheiden aus dem Vorstand. Aus unserer Sicht ist nicht eindeutig, ob sich die Empfehlung nur auf Abfindungszahlungen oder auch auf Zahlungen an ein ausgeschiedenes Vorstandsmitglied aufgrund eines fortbestehenden Dienstvertrags bezieht. Vor diesem Hintergrund erklären wir weiterhin vorsorglich eine Abweichung von Empfehlung G.13 Satz 1."

Die aktuelle Entsprechenserklärung sowie frühere Entsprechenserklärungen sind auch auf unserer nachfolgend angegebenen Internetseite veröffentlicht.

Auch unsere börsennotierten, mittelbaren Tochtergesellschaften Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG und TRATON SE haben eine Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben, die unter den unten angegebenen Internetadressen abrufbar sind.

Den Anregungen des DCGK wird entsprochen.

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER VOLKSWAGEN AG
www.volkswagen-group.com/erklaerungen

ENTSPRECHENSERKLÄRUNG DER DR. ING. H.C. F. PORSCHE AG
https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance

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

VORSTAND

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

Danach sind die Aufgaben im Vorstand derzeit auf zehn Geschäftsbereiche aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands" sind das: „Technik", „Finanz und Operative Steuerung" (vormals „Finanzen"), „Personal und Markengruppe Trucks" (vormals „Personal und Truck & Bus"), „Integrität und Recht", „Markengruppe Progressive" (vormals „Premium"), „Markengruppe Sport Luxury" (vormals „Sport & Luxury"), „China", „IT" sowie „Markengruppe Core" (vormals „Volumen"). Dabei wird der Geschäftsbereich „Markengruppe Sport Luxury" vom Vorsitzenden des Vorstands in Personalunion geführt.

Den Geschäftsbereichen schließt sich direkt die erweiterte Konzernleitung an, die die Funktionen „Konzern Vertrieb", „Konzern Produktion", „Konzern Beschaffung" und „Konzern Forschung und Entwicklung" umfasst.

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

Arbeitsweise des Vorstands

Der Vorstand der Volkswagen AG besteht gemäß § 6 der Satzung aus mindestens drei Personen, wobei die tatsächliche Zahl der Vorstandsmitglieder vom Aufsichtsrat festgesetzt wird. Zum 31. Dezember 2023 bestand der Vorstand aus neun Mitgliedern.

Der Vorstand tagt in der Regel wöchentlich, gemäß der Geschäftsordnung für den Vorstand aber mindestens zweimal im Monat. Die Vorstandssitzungen werden vom Vorsitzenden des Vorstands einberufen. Auf Verlangen eines Vorstandsmitglieds ist der Vorsitzende des Vorstands zur Einberufung einer Vorstandssitzung verpflichtet. Der Vorsitzende des Vorstands leitet die Vorstandssitzungen. Der gesamte Vorstand entscheidet über alle Angelegenheiten, die nicht durch die Geschäftsordnung für den Vorstand oder einen Beschluss des Vorstands einem einzelnen Vorstandsmitglied zugewiesen sind, über Angelegenheiten, die nach Gesetz oder der Satzung dem

gesamten Vorstand zugewiesen sind, und nach Maßgabe der Geschäftsordnung für den Vorstand über Fragen von grundsätzlicher Bedeutung sowie in wichtigen Angelegenheiten. Der Vorstand trifft seine Entscheidungen nach vorheriger gemeinsamer Aussprache oder – wenn kein Vorstandsmitglied widerspricht – im Umlaufverfahren. Beschlüsse des Vorstands werden mit Stimmenmehrheit gefasst. Bei Stimmengleichheit gibt die Stimme des Vorsitzenden des Vorstands den Ausschlag. Der Vorstand ist beschlussfähig, wenn mindestens die Hälfte der Vorstandsmitglieder an der Beschlussfassung teilnimmt. Abwesende Vorstandsmitglieder können mündlich, schriftlich oder über gebräuchliche Kommunikationsmittel (zum Beispiel per E-Mail) an der Beschlussfassung teilnehmen. Einzelheiten zur Zuständigkeit des gesamten Vorstands, zu Sitzungen und zur Beschlussfassung des Vorstands regelt die vom Aufsichtsrat erlassene Geschäftsordnung für den Vorstand, die auf der Internetseite der Volkswagen AG unter www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance veröffentlicht ist.

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

Jedes Vorstandsmitglied legt Interessenkonflikte dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats und dem Vorsitzenden des Vorstands unverzüglich offen und informiert die anderen Vorstandsmitglieder hierüber.

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

Ausschüsse des Vorstands

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

Zusammenarbeit mit dem Aufsichtsrat

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

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

Der Aufsichtsrat hat die Informations- und Berichtspflichten des Vorstands durch eine ausführliche Informationsordnung näher festgelegt; die Informationsordnung ist als Anhang II zur Geschäftsordnung für den Vorstand veröffentlicht auf der Internetseite der Volkswagen AG unter www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance. Berichte des Vorstands an den Aufsichtsrat oder seine Ausschüsse sind nach den Grundsätzen einer gewissenhaften und getreuen Rechenschaft und – mit Ausnahme der unverzüglichen Berichte des Vorsitzenden des Vorstands an den Vorsitzenden des Aufsichtsrats in Angelegenheiten von besonderem Gewicht – in der Regel in Textform zu erstatten.

Entscheidungsnotwendige Unterlagen sind den Aufsichtsratsmitgliedern rechtzeitig vor der Sitzung zuzuleiten. Weiterführende Ausführungen zur Information des Aufsichtsrats durch den Vorstand sind im Bericht des Aufsichtsrats enthalten.

Geschäfte mit nahestehenden Personen – Related Party Transactions

Der Prüfungsausschuss hat mit dem Vorstand ein geeignetes Verfahren zur laufenden Überwachung von Geschäften mit nahestehenden Personen (RPT – Related Party Transactions) des Volkswagen Konzerns abgestimmt. Als Teil dieses Verfahrens stellt der Vorstand sicher, dass Geschäfte mit nahestehenden Personen generell marktüblich sind, indem er den sogenannten „Best-Price"-Grundsatz verfolgt. Zudem wird für alle Geschäfte mit den einzelnen nahestehenden Personen jeweils analysiert, ob sie insgesamt die für Pflichten nach den Regelungen zu Related Party Transactions maßgebliche Schwelle von 1,5 % der Summe aus dem Anlage- und Umlaufvermögen des Volkswagen Konzerns (RPT-Schwelle) übersteigen. Zusätzlich meldet die Beschaffung sämtliche Geschäfte, bei denen das Vertragsvolumen den Betrag von einer Milliarde Euro übersteigt; in solchen Fällen wird dann gesondert geprüft, ob der Vertragspartner eine nahestehende Person im Sinn der Regeln zu Related Party Transactions ist.

Der Prüfungsausschuss überwacht das Vorgehen des Vorstands fortlaufend. Dazu beauftragt der Prüfungsausschuss regelmäßig – zuletzt für das Berichtsjahr 2023 – den Abschlussprüfer, im Rahmen von Stichprobenkontrollen zu prüfen, mit welchen nahestehenden Personen die Volkswagen AG oder andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns Geschäfte tätigen, deren wirtschaftlicher Wert im Geschäftsjahr insgesamt jeweils die RPT-Schwelle übersteigt. Wenn und soweit die RPT-Schwelle durch den wirtschaftlichen Wert der getätigten Geschäfte mit nahestehenden Personen überschritten wird, werden diese Geschäfte auch darauf geprüft, ob sie im ordentlichen Geschäftsgang und zu marktüblichen Bedingungen getätigt wurden.

Wenn ein Geschäft der Volkswagen AG mit einer nahestehenden Person die RPT-Schwelle überschreitet, ist grundsätzlich die Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlich, außer wenn ein Ausnahmetatbestand nach § 111a Abs. 2 oder Abs. 3 AktG vorliegt. Soweit danach eine Zustimmung des Aufsichtsrats erforderlich ist, entscheidet der Aufsichtsrat der Volkswagen AG grundsätzlich als Plenum. Ein Ausschuss, der über die Zustimmung zu Related Party Transactions entscheidet, ist nicht vorgesehen; der Aufsichtsrat behält sich aber vor, einen solchen Ausschuss bei Bedarf im Einzelfall nach den Maßgaben des Aktiengesetzes einzurichten. Bei den Entscheidungen über die Zustimmung zu Related Party Transactions nehmen Mitglieder des Aufsichtsrats nicht teil, die als nahestehende Personen an dem Geschäft beteiligt sind oder bei denen auf Grund ihrer Beziehung zu der nahestehenden Person die Besorgnis eines Interessenkonflikts besteht.

Bei Geschäften der Volkswagen AG mit einer nahestehenden Person, die zugleich als unmittelbarer oder mittelbarer Aktionär der Volkswagen AG mindestens 5 % des Grundkapitals hält, besteht nach der Geschäftsordnung für den Vorstand der Volkswagen AG grundsätzlich auch dann ein Zustimmungsvorbehalt für den Aufsichtsrat, wenn die RPT-Schwelle nicht überschritten wird. Über eine solche Zustimmung entscheidet das Präsidium.

Diversitätskonzept und Nachfolgeplanung für den Vorstand

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

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

- Die Vorstandsmitglieder sollen über langjährige Führungserfahrung verfügen.
- Die Vorstandsmitglieder sollen, wenn möglich, Erfahrung aus unterschiedlichen Ausbildungen und Berufen mitbringen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über technischen Sachverstand, insbesondere über Kenntnisse und Erfahrungen in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art und sonstigen technischen Erzeugnissen, sowie über internationale Erfahrung verfügen.
- Der Vorstand soll in seiner Gesamtheit über langjährige Erfahrung auf den Gebieten Forschung und Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance verfügen.
- Es wird angestrebt, einen Frauenanteil zu erreichen, der die gesetzliche Mindestanzahl übersteigt.
- Unter den Vorstandsmitgliedern soll eine hinreichende Altersmischung vorhanden sein.

Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Vorstandsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Volkswagen AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Vorstandsmitglieder insbesondere in die Lage versetzen, für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein, da sie gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken", entgegenwirkt. Sie trägt so zu einer erfolgreichen Führung des Unternehmens bei. Mit Blick auf die Beteiligung von Frauen und Männern im Vorstand gilt für die Volkswagen AG ein zwingendes Beteiligungsgebot.

Mit welcher Persönlichkeit eine konkrete Vorstandsposition besetzt werden soll, entscheidet der Aufsichtsrat im Unternehmensinteresse und unter Würdigung aller Umstände des Einzelfalls. Bei dieser Entscheidung und bei der langfristigen Nachfolgeplanung orientiert sich der Aufsichtsrat am Diversitätskonzept. Nach Einschätzung des Aufsichtsrats setzt die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands das Diversitätskonzept im Wesentlichen um. Die Vorstandsmitglieder verfügen über langjährige Berufserfahrung, insbesondere im internationalen Kontext, und decken ein breites Spektrum an Ausbildungs- und Berufshintergründen ab. Der Vorstand verfügt insgesamt über hervorragenden technischen Sachverstand. Er hat in seiner Gesamtheit langjährige Erfahrung auf den Gebieten der Forschung und Entwicklung, Produktion, Vertrieb, Finanzen und Personalführung sowie Recht und Compliance. Zudem ist im Vorstand eine hinreichende Altersmischung vorhanden, die den vom Aufsichtsrat im Diversitätskonzept aufgestellten Anforderungen entspricht. Die Geschlechterverteilung entspricht den gesetzlichen Vorgaben (siehe dazu auch Abschnitt „Angaben nach dem Führungspositionen-Gesetz").

Die langfristige Nachfolgeplanung im Sinne der Empfehlung B.2 DCGK erfolgt durch regelmäßige Gespräche der Vorsitzenden von Vorstand und Aufsichtsrat sowie dadurch, dass das Thema regelmäßig im Präsidium des Aufsichtsrats behandelt wird. Dabei werden die Vertragslaufzeiten und Verlängerungsmöglichkeiten bei aktuellen Vorstandsmitgliedern besprochen sowie über mögliche Nachfolger beraten. Insbesondere wird erörtert, welche Kenntnisse, Erfahrungen sowie fachlichen und persönlichen Kompetenzen im Vorstand mit Blick auf die Unternehmensstrategie und aktuelle Herausforderungen vorhanden sein sollen und inwieweit die aktuelle Zusammensetzung des Vorstands dem bereits entspricht. Die langfristige Nachfolgeplanung orientiert sich an der Unternehmensstrategie und der Unternehmenskultur und berücksichtigt das vom Aufsichtsrat festgelegte Diversitätskonzept. Der Aufsichtsrat hat in der Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat gemäß der Empfehlung B.5 DCGK folgende Regelaltersgrenze für Mitglieder des Vorstands festgelegt: Vorstandsmitglieder sollen in der Regel maximal bis zur Vollendung des 65. Lebensjahres bestellt werden. Vorstandsmitglieder können über die Vollendung des 65. Lebensjahres hinaus bis maximal zur Vollendung des 68. Lebensjahres bestellt werden, sofern der Aufsichtsrat dies mit einer Zwei-Drittel-Mehrheit beschließt.

AUFSICHTSRAT

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

Angaben zur personellen Zusammensetzung des Aufsichtsrats und der Aufsichtsratsausschüsse sowie deren Vorsitzenden und zur Dauer der Zugehörigkeit der einzelnen Mitglieder zum Aufsichtsrat können Sie dem Abschnitt „Mitglieder des Aufsichtsrats und Besetzung der Ausschüsse" entnehmen. Weiterführende Informationen zur Arbeit des Aufsichtsrats sind im Bericht des Aufsichtsrats enthalten.

Überblick

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Arbeitsweise des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat fasst seine Beschlüsse in der Regel in gemeinsamer Sitzung. Er muss mindestens zwei Sitzungen im Kalenderhalbjahr abhalten. Die jeweilige genaue Anzahl der Sitzungen und ihre Schwerpunktthemen sind im Bericht des Aufsichtsrats dargestellt.

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

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

Der Aufsichtsrat tagt regelmäßig auch ohne den Vorstand. Am Ende jeder Sitzung des Aufsichtsrats findet grundsätzlich eine Aussprache statt, bei der kein Vorstandsmitglied anwesend ist. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats beruft die Sitzungen des Aufsichtsrats ein und leitet sie. Im Falle seiner Verhinderung übernimmt der Stellvertreter diese Aufgaben. Wird der Abschlussprüfer als Sachverständiger zu einer Sitzung des Aufsichtsrats oder eines Ausschusses hinzugezogen, nehmen Vorstandsmitglieder insoweit an einer solchen Sitzung nicht teil, wenn nicht der Aufsichtsrat oder der Ausschuss ihre Teilnahme für erforderlich erachtet.

Der Aufsichtsrat ist nur beschlussfähig, wenn mindestens zehn Mitglieder an der Beschlussfassung teilnehmen. Der jeweilige Vorsitzende bestimmt die Form der Sitzung und die Art der Abstimmung im Aufsichtsrat und in seinen Ausschüssen. Wenn der Vorsitzende dieses für den Einzelfall bestimmt, können Sitzungen auch unter Nutzung von Telekommunikationsmitteln durchgeführt werden oder Mitglieder unter Nutzung von Telekommunikationsmitteln an Sitzungen teilnehmen. Der Vorsitzende kann auch bestimmen, dass die Erklärungen der Mitglieder bei der Beschlussfassung des Aufsichtsrats oder seiner Ausschüsse schriftlich, fernmündlich oder in anderer vergleichbarer Form abgegeben werden. Beschlüsse des Aufsichtsrats bedürfen der Mehrheit der abgegebenen Stimmen, soweit nicht in der Satzung oder gesetzlich etwas anderes vorgesehen ist. Beschlüsse über die Zustimmung zur Errichtung und Verlegung von Produktionsstätten bedürfen der Mehrheit von zwei

Drittel der Aufsichtsratsmitglieder. Ergibt eine Abstimmung im Aufsichtsrat Stimmengleichheit, so hat bei einer erneuten Abstimmung über denselben Gegenstand, wenn auch sie Stimmengleichheit ergibt, der Aufsichtsratsvorsitzende zwei Stimmen. Über jede Sitzung des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse ist eine Niederschrift aufzunehmen. Die Niederschrift über eine Sitzung hat den Ort und den Tag der Sitzung, die Teilnehmer, die Gegenstände der Tagesordnung, den wesentlichen Inhalt der Beratungen und die gefassten Beschlüsse wiederzugeben.

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

Weitere Einzelheiten zu Aufgaben, Sitzungen, zur Beschlussfassung und Arbeitsweise des Aufsichtsrats regelt die vom Aufsichtsrat erlassene Geschäftsordnung für den Aufsichtsrat, die auf der Internetseite der Volkswagen AG unter www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance veröffentlicht ist.

Ausschüsse des Aufsichtsrats

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

Nachfolgend wird beschrieben, welche Aufgaben der Aufsichtsrat den jeweiligen Ausschüssen generell übertragen hat. Das schließt nicht aus, dass der Aufsichtsrat Ausschüssen – soweit rechtlich zulässig – in Einzelfällen weitere Aufgaben überträgt.

Das Präsidium des Aufsichtsrats bereitet in seinen Sitzungen die Beschlüsse des Aufsichtsrats sorgfältig vor, berät die personelle Besetzung des Vorstands und entscheidet unter anderem über dessen nicht vergütungsbezogene vertragliche Angelegenheiten sowie über die Zustimmung zu Nebentätigkeiten der Vorstandsmitglieder. Ferner übt das Präsidium die Funktion eines „Vergütungsausschusses“ aus und bereitet die Entscheidungen des Aufsichtsrats über Fragen der Vorstandsvergütung vor. Das Präsidium unterstützt und berät den Aufsichtsratsvorsitzenden. Es sorgt gemeinsam mit dem Vorstandsvorsitzenden für die langfristige Nachfolgeplanung für den Vorstand.

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

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

Der Prüfungsausschuss befasst sich unter anderem mit der Prüfung der Rechnungslegung einschließlich des Jahres- und Konzernabschlusses, des Konzernlageberichts und der gesonderten nichtfinanziellen Erklärung einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung. Der Prüfungsausschuss befasst sich zudem mit der Überwachung des Rechnungslegungsprozesses, der Abschlussprüfung, insbesondere der Auswahl und der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers, der Qualität der Abschlussprüfung und den vom Abschlussprüfer zusätzlich erbrachten Leistungen. Ferner befasst sich der Prüfungsausschuss mit der Compliance, mit der Ange-

messenheit und Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des Internen Kontrollsystems einschließlich des Compliance-Managementsystems sowie des internen Revisionssystems; er befasst sich auch mit dem internen Verfahren im Sinn von § 111a Abs. 2 AktG zur regelmäßigen Bewertung, ob Geschäfte mit nahestehenden Personen im ordentlichen Geschäftsgang und zu marktüblichen Bedingungen getätigt wurden. Zusätzlich befasst sich der Prüfungsausschuss insbesondere mit den Quartalsfinanzberichten und dem Halbjahresfinanzbericht des Volkswagen Konzerns.

Weitere Einzelheiten zu Aufgaben, Sitzungen, zur Beschlussfassung und Arbeitsweise der Ausschüsse des Aufsichtsrats regeln die vom Aufsichtsrat erlassenen Geschäftsordnungen für die einzelnen Ausschüsse des Aufsichtsrats, die auf der Internetseite der Volkswagen AG unter www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance veröffentlicht sind.

Ziele für die Besetzung des Aufsichtsrats, Kompetenzprofil und Diversitätskonzept

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

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

Die vorstehenden Kriterien werden nach Einschätzung des Aufsichtsrats erfüllt. Zahlreiche Aufsichtsratsmitglieder verkörpern in besonderem Maße das Kriterium der Internationalität; im Aufsichtsrat sind verschiedene Nationalitäten vertreten und zahlreiche Mitglieder verfügen über internationale Berufserfahrung. Mehrere Aufsichtsratsmitglieder tragen in besonderem Maße zur Diversität bei, insbesondere Frau Hessa Sultan Al Jaber, Frau Daniela Cavallo, Frau Julia Willie Hamburg, Frau Marianne Heiß sowie die Herren Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud und Matías Carnero Sojo. Dem Aufsichtsrat gehören Mitglieder verschiedener Altersklassen an. Unabhängige Aufsichtsratsmitglieder im Sinne der Empfehlung C.6 des DCGK sind aktuell jedenfalls Frau Hessa Sultan Al Jaber und Frau Julia Willie Hamburg sowie die Herren Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud und Stephan Weil.

Zur Unabhängigkeit von Anteilseignervertretern von der Gesellschaft und vom Vorstand hat die Anteilseignerseite gemäß C.7, 8 DCGK folgende Einschätzungen getroffen:

Die Mitglieder des Aufsichtsrats Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche gehören dem Aufsichtsrat zwar seit mehr als zwölf Jahren an und erfüllen damit einen der in C.7 DCGK genannten Indikatoren für fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft und vom Vorstand. Die Anteilseignerseite kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls aber zur Einschätzung, dass die genannten Mitglieder des Aufsichtsrats dennoch unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand sind. Dabei stützt sich die Anteilseignerseite insbesondere auf folgende Gründe:

- Die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche sind gemeinsam mit anderen Familiengesellschaftern mittelbar beherrschende Gesellschafter der Porsche Automobil Holding SE, die größter Einzelaktionär der Volkswagen AG ist. Die Geschäftsführung des Vorstands der Volkswagen AG betrifft daher wirtschaftlich das eigene Vermögen der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche.
- Die Besetzung des Vorstands hat sich während der Amtszeit der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche mehrfach grundlegend geändert. Die derzeit amtierenden Vorstandsmitglieder sind seit maximal knapp sechs Jahren im Amt. Es bestehen daher keine Anhaltspunkte, dass sich die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche gegenüber amtierenden Vorstands-

mitgliedern aufgrund einer langen Zusammenarbeit nicht mehr unvoreingenommen verhalten würden. Auch sonst gibt es keine Anhaltspunkte für eine „Betriebsblindheit“ der Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche.

- Die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche sind von ihrer Vergütung als Mitglieder des Aufsichtsrats nicht finanziell abhängig.

Auch abgesehen von ihrem jeweiligen Amt als Mitglied des Aufsichtsrats stehen die Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche in keiner persönlichen Beziehung zur Gesellschaft oder zum Vorstand, die einen wesentlichen und nicht nur vorübergehenden Interessenkonflikt begründen kann. In der Aufsichtsratsarbeit der vergangenen Jahre sind bei den Herren Hans Michel Piëch, Ferdinand Oliver Porsche und Wolfgang Porsche auch keine entsprechenden Interessenkonflikte aufgetreten.

Das Mitglied des Aufsichtsrats Herr Hans Dieter Pötsch ist zwar seinerzeit bei seiner gerichtlichen Bestellung im Herbst 2015 direkt vom Vorstand in den Aufsichtsrat gewechselt und bei seiner Wahl zum Mitglied des Aufsichtsrats durch die darauffolgende Hauptversammlung im Jahr 2016 lag dieser Wechsel noch keine zwei Jahre zurück, sodass Herr Pötsch einen der in C.7 DCGK genannten Indikatoren für fehlende Unabhängigkeit von der Gesellschaft und vom Vorstand erfüllte; zudem kann nicht ausgeschlossen werden, dass Herr Pötsch diesen Indikator immer noch erfüllt. Die Anteilseignerseite kommt bei Würdigung aller Umstände des Einzelfalls aber zur Einschätzung, dass Herr Pötsch dennoch unabhängig von der Gesellschaft und vom Vorstand ist: Der Wechsel von Herrn Pötsch vom Vorstand in den Aufsichtsrat liegt inzwischen mehr als acht Jahre zurück. Herr Pötsch wurde im Juli 2021 bereits zum zweiten Mal von der Hauptversammlung zum Mitglied des Aufsichtsrats gewählt. Seit dem Wechsel vom Vorstand in den Aufsichtsrat im Oktober 2015 hat sich im Übrigen die Zusammensetzung des Vorstands vollständig geändert.

Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat das folgende Kompetenzprofil für das Gesamtgremium beschlossen: Um seine Kontroll- und Beratungsaufgaben ordnungsgemäß wahrnehmen zu können, muss der Aufsichtsrat als Gesamtgremium über die hierfür erforderliche Expertise, das heißt Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen, verfügen. Dazu müssen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit mit dem Sektor vertraut sein, in dem die Gesellschaft tätig ist – also der Automobilbranche –, und die Geschäfte, die die Gesellschaft betreibt, beurteilen können. Zudem sollen die Mitglieder des Aufsichtsrats in ihrer Gesamtheit über Expertise zu den für das Unternehmen bedeutsamen Nachhaltigkeitsfragen verfügen.

Wesentliche Kompetenzen, über die der Aufsichtsrat als Gesamtgremium verfügen soll, sind insbesondere Kenntnisse, Fähigkeiten und fachliche Erfahrungen

- in der Herstellung und im Vertrieb von Fahrzeugen und Motoren aller Art oder sonstigen technischen Erzeugnissen (Fahrzeuge – Herstellung/Vertrieb)
- über die Automobilbranche und deren Transformation, insbesondere mit Blick auf die Themen Elektromobilität und Mobilitätsdienstleistungen, das Geschäftsmodell und die Märkte, Kundenbedürfnisse sowie Know-how zu den Produkten (Automobilbranche)
- auf dem Gebiet Forschung und Entwicklung, insbesondere im Bereich der für das Unternehmen relevanten Technologien (Forschung/Entwicklung)
- auf den Gebieten Digitalisierung und digitale Transformation, Software, künstliche Intelligenz, Automatisierung, Informationstechnologie und -sicherheit (Digitalisierung/IT)
- in Führungspositionen und Aufsichtsgremien von Unternehmen, auch Holdings und Start-Ups, oder großen Organisationen (Leitung/Überwachung)
- auf den Gebieten Recht und Compliance (Recht/Compliance)
- im Bereich Nachhaltigkeit, insbesondere mit Blick auf Umwelt-, Sozial- und Governance-Aspekte (ESG), zum Beispiel zu Ressourcen, Lieferketten, Energieversorgung, Corporate Social Responsibility, nachhaltige Technologien und entsprechende Geschäftsmodelle (Nachhaltigkeit/ESG)
- in den Bereichen Finanzen, in der Rechnungslegung und in der Abschlussprüfung, vor allem besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme und in der Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie in der Abschlussprüfung und

der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung (Finanzexpertinnen und -experten) (Finanzen/Rechnungslegung/Abschlussprüfung)
- im Bereich Personalkompetenz (insbesondere Suche und Auswahl von Vorstandsmitgliedern, Nachfolgeprozess) sowie Kenntnisse von Anreiz- und Vergütungssystemen für den Vorstand (Personal)
- in den Bereichen Mitbestimmung, Arbeitnehmerbelange und Arbeitswelt im Unternehmen (Arbeitnehmerbelange).

Ferner hat der Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung folgendes Diversitätskonzept festgelegt:
- Der Aufsichtsrat ist so zusammenzusetzen, dass seine Mitglieder insgesamt über die zur ordnungsgemäßen Wahrnehmung der Aufgaben erforderlichen Kenntnisse, Fähigkeiten und fachlichen Erfahrungen verfügen.
- Zu diesem Zweck hat der Aufsichtsrat Ziele für seine Zusammensetzung festzulegen, die auch die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigen. Die vom Aufsichtsrat für seine Zusammensetzung jeweils festgelegten Ziele beschreiben zugleich das Konzept, mit dem der Aufsichtsrat insgesamt eine vielfältige Besetzung anstrebt (Diversitätskonzept gemäß § 289f Abs. 2 Nr. 6 HGB). Zudem soll bei der Suche nach qualifizierten Persönlichkeiten, die den Aufsichtsrat in seiner Gesamtheit im Rahmen dieser Ziele bestmöglich mit Fach- und Führungskompetenzen verstärken würden, generell auf Vielfalt (Diversität) geachtet werden. Bei der Vorbereitung von Besetzungsvorschlägen soll im Einzelfall gewürdigt werden, inwiefern eine Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder, unterschiedliche, sich gegenseitig ergänzende fachliche Profile, Berufs- und Lebenserfahrungen, auch im internationalen Bereich, und eine angemessene Vertretung beider Geschlechter der Aufsichtsratsarbeit zugutekommen. Im Aufsichtsrat sollten breit gefächerte Erfahrungswerte und unterschiedliche Spezialkenntnisse vertreten sein. Zudem sollte der Aufsichtsrat insgesamt über eine umfassende Meinungs- und Kenntnisvielfalt verfügen, um ein gutes Verständnis des aktuellen Stands sowie der längerfristigen Chancen und Risiken im Zusammenhang mit der Geschäftstätigkeit des Unternehmens entwickeln zu können.
- Wahlvorschläge des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung zur Wahl von Aufsichtsratsmitgliedern der Anteilseigner sollen das Diversitätskonzept des Aufsichtsrats in der Weise berücksichtigen, dass eine Umsetzung durch entsprechende Wahlbeschlüsse der Hauptversammlung unterstützt wird. Die Hauptversammlung ist jedoch an Wahlvorschläge des Aufsichtsrats nicht gebunden.
- Das Diversitätskonzept verfolgt das Ziel, durch Vielfalt bei Sachverstand und Auffassungen der Aufsichtsratsmitglieder ein gutes Verständnis der organisatorischen und geschäftlichen Angelegenheiten der Volkswagen AG zu fördern. Diese Vielfalt soll die Aufsichtsratsmitglieder in die Lage versetzen, Entscheidungen des Vorstands konstruktiv zu hinterfragen und für innovative Ideen aufgeschlossen zu sein, da sie gleichgerichtetem Denken der Mitglieder, dem sogenannten „Gruppendenken“, entgegenwirkt. Sie trägt so zu einer wirksamen Kontrolle der Geschäftsleitung bei.

Zur Umsetzung des Kompetenzprofils und des Diversitätskonzepts sind insbesondere Aufsichtsrat und Nominierungsausschuss im Rahmen ihrer Wahlvorschläge an die Hauptversammlung berufen. Der Aufsichtsrat empfiehlt auch den Arbeitnehmervertretungen und Gewerkschaften, die bei Arbeitnehmerwahlen ein Vorschlagsrecht haben, sowie dem Land Niedersachsen im Rahmen seines Rechts zur Entsendung von Aufsichtsratsmitgliedern, das Diversitätskonzept, die Zusammensetzungsziele und das Kompetenzprofil zu berücksichtigen. Dasselbe gilt für Personen, die im Rahmen einer eventuell erforderlichen gerichtlichen Ersatzbestellung ein Antragsrecht haben.

Neben dem Diversitätskonzept wird auch das Kompetenzprofil mit der aktuellen Besetzung des Aufsichtsrats umgesetzt. Der Stand der Umsetzung des Kompetenzprofils und die Kompetenzen der einzelnen Aufsichtsratsmitglieder ergeben sich aus der unten abgebildeten Qualifikationsmatrix.

QUALIFIKATIONSMATRIX[1]

	Fahrzeuge – Herstellung/ Vertrieb	Automobil-branche	Forschung/ Entwicklung	Digitali-sierung/ IT	Leitung/ Überwachung	Recht/ Compliance	Nach-haltigkeit/ ESG	Finanzen/ Rechnungs-legung/ Abschluss-prüfung	Personal	Arbeitnehmer-belange
Hessa Sultan Al Jaber	x	x	x	x	x	x		x		
Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud		x			x		x	x	x	
Rita Beck	x	x			x				x	x
Harald Buck	x	x			x			x	x	x
Matías Carnero Sojo	x	x			x	x			x	x
Daniela Cavallo		x			x	x	x	x	x	x
Julia Willie Hamburg					x		x			
Marianne Heiß	x	x		x	x	x	x	x	x	
Jörg Hofmann		x			x		x		x	x
Arno Homburg	x	x	x		x	x	x		x	x
Günther Horvath		x			x	x			x	
Daniela Nowak	x	x								x
Hans Michel Piëch	x	x			x	x			x	
Hans Dieter Pötsch	x	x			x	x	x	x	x	
Ferdinand Oliver Porsche	x	x			x	x		x	x	
Wolfgang Porsche	x	x			x	x			x	
Gerardo Scarpino	x	x			x			x		x
Karina Schnur	x	x			x		x	x	x	x
Conny Schönhardt	x	x			x	x		x		x
Stephan Weil		x			x	x	x		x	

1 Welche Fähigkeiten, Kenntnisse und fachlichen Erfahrungen mit den Stichworten verbunden sind, ergibt sich aus dem Kompetenzprofil. Eine Kompetenz liegt bereits dann vor, wenn das Aufsichtsratsmitglied Expertise in einem Teilbereich der Kompetenz hat, das heißt für die Kompetenz Fahrzeuge zum Beispiel entweder im Bereich Herstellung oder im Bereich Vertrieb. Die Zuordnung der Kompetenzen basiert auf einer Selbsteinschätzung des jeweiligen Aufsichtsratsmitglieds.

Ferner verfügen mehrere Aufsichtsratsmitglieder, unter anderem Herr Mansoor Al-Mahmoud, Frau Marianne Heiß, Herr Ferdinand Oliver Porsche und Herr Hans Dieter Pötsch, über Sachverstand sowohl auf dem Gebiet Rechnungslegung, einschließlich der Nachhaltigkeitsberichterstattung, als auch auf dem Gebiet Abschlussprüfung, einschließlich der Prüfung der Nachhaltigkeitsberichterstattung:

Herr Al-Mahmoud hat als langjähriger CEO der Qatar Investment Authority und zuvor deren „Head of Risk Management“ sowie aus Führungsfunktionen einer Bank und einer Börse besondere Kenntnisse und Erfahrungen in der Anwendung von Rechnungslegungsgrundsätzen und interner Kontroll- und Risikomanagementsysteme sowie auf dem Gebiet der Abschlussprüfung gesammelt. Diese Kenntnisse und Erfahrungen beziehen sich auch auf die Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung: Bei der Qatar Investment Authority stellte Herr Al-Mahmoud die Anlagestrategie auf Investitionen mit ESG-Zielen um und setzte eine Nachhaltigkeitsagenda um, die auch Gegenstand der Nachhaltigkeitsberichterstattung der Qatar Investment Authority war. Herr

Al-Mahmoud befasst sich auch insofern eingehend mit den Nachhaltigkeitsberichten von Unternehmen mit Blick darauf, ob sie zur Nachhaltigkeitsstrategie der Qatar Investment Authority passen.

Frau Heiß war langjährig als CFO und zuvor mehrere Jahre für Wirtschaftsprüfungs- und Steuerberatungsgesellschaften tätig; Herr Ferdinand Oliver Porsche ist langjähriges Mitglied in Prüfungsausschüssen und war mehrere Jahre für eine Wirtschaftsprüfungsgesellschaft tätig; Herr Pötsch ist langjähriges Mitglied und Vorsitzender in Prüfungsausschüssen und war langjährig als CFO der Volkswagen AG sowie zuvor als Leiter Controlling der BMW AG tätig. Im Rahmen ihrer langjährigen Tätigkeit in Prüfungsausschüssen waren Frau Heiß, Herr Ferdinand Oliver Porsche und Herr Pötsch auch mit der Prüfung nichtfinanzieller Erklärungen befasst, die sich auf Nachhaltigkeit in Form wesentlicher Umwelt- und Sozialbelange beziehen. Frau Heiß war auch im Rahmen ihrer früheren Tätigkeit bei der BBDO Group Germany GmbH und Herr Pötsch ist auch im Rahmen seiner Tätigkeit bei der Porsche Automobil Holding SE mit der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung befasst. Frau Heiß ist auch ESG-Expertin im Aufsichtsrat der Porsche Automobil Holding SE. Frau Heiß sowie die Herren Al-Mahmoud, Pötsch und Ferdinand Oliver Porsche verfolgen und begleiten die aktuellen Entwicklungen auf dem Gebiet der Nachhaltigkeitsberichterstattung und deren Prüfung und bringen ihre Expertise in den Prüfungsausschuss der Volkswagen AG ein.

Weitere Einzelheiten zu den Kompetenzen der Aufsichtsratsmitglieder ergeben sich aus den Lebensläufen. Die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder sind unter www.volkswagen-group.com/unternehmensfuehrung abrufbar und werden jährlich aktualisiert.

Nominierungsausschuss und Aufsichtsrat haben das Diversitätskonzept, die konkreten Zusammensetzungsziele und das Kompetenzprofil (in seiner jeweils geltenden Fassung) auch bei ihren Wahlvorschlägen an die ordentliche Hauptversammlung im Geschäftsjahr 2023 zur Wahl von drei Aufsichtsratsmitgliedern berücksichtigt. Auch bei der gerichtlichen Bestellung von zwei neuen Aufsichtsratsmitgliedern unter den Vertretern der Arbeitnehmer im Geschäftsjahr 2023 wurde den Zusammensetzungszielen, dem Diversitätskonzept und dem Kompetenzprofil Rechnung getragen.

Selbstbeurteilung des Aufsichtsrats

Der Aufsichtsrat beurteilt regelmäßig alle zwei Jahre intern, wie wirksam der Aufsichtsrat insgesamt und seine Ausschüsse ihre Aufgaben erfüllen. Dazu wird zunächst ein Fragebogen an alle Mitglieder verteilt, in dem die Aufsichtsratsmitglieder ihre Einschätzung zur Wirksamkeit der Arbeitsweise des Aufsichtsrats und seiner Ausschüsse, zum Informationsaustausch mit dem Vorstand, zur Tiefe und Qualität der Vorlagen und Diskussionen im Aufsichtsrat abgeben und Verbesserungsmöglichkeiten vorschlagen können. Dabei werden die Aufsichtsratsmitglieder insbesondere auch gebeten, vergleichende Betrachtungen zu vergleichbaren Gremien anderer Unternehmen anzustellen, in denen sie ebenfalls Mandate ausüben, und daraus gegebenenfalls konkrete Verbesserungsvorschläge abzuleiten. Nach der Auswertung der Fragebögen werden in der Regel in der folgenden regulären Plenumssitzung das Ergebnis und Verbesserungsmöglichkeiten besprochen. Aus den Ergebnissen werden kontinuierlich Maßnahmen zur Verbesserung der Arbeit des Aufsichtsrats abgeleitet und umgesetzt. Die Aufsichtsratsmitglieder bewerten spätestens im Rahmen der nächsten Selbstbeurteilung, ob durch die Maßnahmen die jeweils angestrebten Verbesserungen erreicht wurden. Die letzte interne Selbstbeurteilung wurde im Zeitraum von Ende 2023 bis Anfang 2024 durchgeführt.

ANGABEN NACH DEM FÜHRUNGSPOSITIONEN-GESETZ

Aufgrund des Gesetzes für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz, FüPoG) gilt seit dem 1. Januar 2016 für den Aufsichtsrat der Volkswagen AG für neu zu besetzende Mandate die gesetzlich vorgeschriebene Quote von mindestens 30% Frauen und mindestens 30% Männern. Anteilseigner- und Arbeitnehmerseite haben beschlossen, dass jede Seite diese Quote eigenständig erfüllt (Getrennterfüllung). Die Quote von mindestens 30% Frauen und mindestens 30% Männern wird aufseiten der Anteilseigner seit Beendigung der 56. Ordentlichen Hauptversammlung am 22. Juni 2016 erfüllt, aufseiten der Arbeitnehmervertreter wird sie seit Beendigung der 57. Ordentlichen Hauptversammlung am 10. Mai 2017 erreicht. Sowohl die Anteilseigner- als auch die Arbeitnehmerseite erfüllten die Quote auch am 31. Dezember 2023.

Nach dem Gesetz zur Ergänzung und Änderung der Regelungen für die gleichberechtigte Teilhabe von Frauen an Führungspositionen in der Privatwirtschaft und im öffentlichen Dienst (Führungspositionen-Gesetz II, FüPoG II) gilt für die Volkswagen AG zwingend ein Beteiligungsgebot, dem zufolge mindestens eine Frau und mindestens ein Mann Mitglied des Vorstands sein müssen. Das Beteiligungsgebot ist seit dem 1. August 2022 bei der Bestellung einzelner oder mehrerer Vorstandsmitglieder einzuhalten. Dieses Beteiligungsgebot hält die Volkswagen AG ein.

Für die Frauenanteile im Management hat sich die Volkswagen AG im Einklang mit dem Führungspositionen-Gesetz bis zum Jahresende 2025 einen Frauenanteil von 16,5% für die erste Führungsebene und von 23,4% für die zweite Führungsebene innerhalb der aktiven Belegschaft zum Ziel gesetzt. Zum 31. Dezember 2023 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft in der ersten Führungsebene bei 15,3 (14,2)% und in der zweiten bei 21,5 (19,7)%.

VERGÜTUNGSBERICHT

Die Vergütungssysteme für die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat sowie der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2023 sind auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/verguetung abrufbar. Unter dieser Adresse sind auch die Vergütungsberichte der Vorjahre zu finden. Die Vergütungsberichte enthalten sowohl ausführliche Erläuterungen und Beschreibungen der Vergütungssysteme für die Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat als auch Angaben und Erläuterungen zur individuellen Vergütung der Mitglieder von Vorstand und Aufsichtsrat.

UNTERNEHMENSFÜHRUNGSPRAKTIKEN, DIE ÜBER DIE GESETZLICHEN ANFORDERUNGEN HINAUS ANGEWANDT WERDEN

Code of Conduct und Konzerngrundsätze

Der Code of Conduct (Verhaltensgrundsätze) des Volkswagen Konzerns dient als zentrales Instrument, um das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden innerhalb der Belegschaft zu stärken. Das Wertefundament des Volkswagen Konzerns und die Grundlage der gemeinsamen Unternehmenskultur bilden die sieben Konzerngrundsätze (Volkswagen Group Essentials): Verantwortung, Aufrichtigkeit, Mut, Vielfalt, Stolz, Zusammenhalt und Zuverlässigkeit.

Ethik, Compliance & Risikomanagement

Für das Vertrauen in unser Unternehmen, unsere Produkte, Dienstleistungen und Innovationen ist es entscheidend, dass wir uns jederzeit aufrichtig und integer verhalten. In allen Arbeitsbereichen und Funktionen entscheiden wir deshalb immer in Übereinstimmung mit unseren Unternehmenswerten, geltenden nationalen und internationalen Gesetzen, Regelungen und internen Selbstverpflichtungen. Dazu gehören die Themenfelder:

- Integrität und Compliance
  Die Einhaltung gesetzlicher Bestimmungen, unternehmensinterner Richtlinien, ethischer Grundsätze sowie selbstverordneter Wertvorstellungen zum Schutz des Unternehmens und der Marken.
- Hinweisgebersystem
  Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle, um Regelverstöße von Konzernmitarbeitern sowie direkten und indirekten Lieferanten zu melden. Dazu gehören Wirtschafts-, Korruptions- und Steuerstraftaten, Umweltstraftaten, Verstöße gegen Menschenrechte, Verstöße gegen kartell- und wettbewerbsrechtliche Vorschriften, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Verstöße gegen Produktsicherheits- und Zulassungsvorschriften und erhebliche Verstöße gegen den Datenschutz.
- Wirtschaft und Menschenrechte
  Volkswagen bekennt sich zu zentralen internationalen Übereinkommen und Erklärungen, insbesondere der Internationalen Menschenrechtscharta sowie den Kernarbeitsnormen der Internationalen Arbeitsorganisation (ILO – International Labour Organisation). Wir richten unsere unternehmerische Tätigkeit an den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UN Global Compact) aus, welche entscheidende Pfeiler für unser Handeln bilden.
- Antikorruption
  Der Volkswagen Konzern vertritt eine Null-Toleranz-Politik bei aktiver und passiver Korruption. Dies ist sowohl in den internen Verhaltensgrundsätzen des Konzerns als auch im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert.
- Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem
  Der verantwortungsvolle Umgang mit den Risiken wird im Volkswagen Konzern durch ein umfassendes Risikomanagement- und Internes Kontrollsystem (RMS/IKS) unterstützt. Die organisatorische Ausgestaltung des RMS/IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO – Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission), abrufbar über den Internetauftritt der COSO. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den transparenten und angemessenen Umgang mit Risiken.

Selbstverpflichtungen und Grundsätze

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

Wir richten unser Handeln an den Grundsätzen, Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex aus und setzen auf eine konzernweite Nachhaltigkeitskoordination, ein vorausschauendes Risikomanagement und klare Rahmen für den zukunftsorientierten Umgang mit Umweltthemen, Mitarbeiterverantwortung und gesellschaftlichem Engagement bei den Marken und in den Regionen.

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

MITGLIEDER DES VORSTANDS

(Mandate: Stand 31. Dezember 2023 beziehungsweise Datum des Ausscheidens aus dem Vorstand der Volkswagen AG)

DR. OLIVER BLUME (*1968)

Vorsitzender (seit 01.09.2022),
Markengruppe Sport Luxury,
Vorsitzender des Vorstands der
Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
13.04.2018[1], bestellt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- ○ CARIAD SE, Wolfsburg (Vorsitz)[3]

DR. ARNO ANTLITZ (*1970)

Finanz und Operative Steuerung
01.04.2021[1], bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]
- ○ PowerCo SE, Salzgitter[3]
- ○ Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (Vorsitz)[3]
- ○ Volkswagen Financial Services Europe AG, Braunschweig (Vorsitz)[3]
- ⊙ Porsche Austria GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)[3]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (stv. Vorsitz)[3]
- ⊙ Porsche Retail GmbH, Salzburg (stv. Vorsitz)[3]
- ⊙ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing[3]
- ⊙ Volkswagen Group of America, Inc., Herndon, VA (Vorsitz)[3]

RALF BRANDSTÄTTER (*1968)

China,
Vorsitzender des Vorstands (CEO) der
Volkswagen (China) Investment Co., Ltd.
01.01.2022[1], bestellt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- ○ CARIAD SE, Wolfsburg[3]
- ⊙ Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Beijing[3]
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun (stv. Vorsitz)[2]
- ⊙ Mobility Asia Smart Technology Co., Ltd., Beijing[3]
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai (stv. Vorsitz)[2]
- ⊙ Volkswagen (Anhui) Automotive Co., Ltd., Hefei (Vorsitz)[3]
- ⊙ Volkswagen Group (China) Technology Company, Ltd., Hefei (Vorsitz)[3]

DR. GERNOT DÖLLNER (*1969)

Markengruppe Progressive,
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
(seit 01.09.2023)
01.09.2023[1], bestellt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- ○ FC Bayern München AG, München (stv. Vorsitz)[2]
- ⊙ Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Beijing (Vorsitz)[3]
- ⊙ Automobili Lamborghini S.p.A., Sant´ Agata Bolognese (Vorsitz)[3]
- ⊙ Bentley Motors Ltd., Crewe[3]
- ⊙ Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna (Vorsitz)[3]
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun[2]
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai[2]
- ⊙ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing[3]

DR. JUR. MANFRED DÖSS (*1958)

Integrität und Recht
01.02.2022[1], bestellt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt (Vorsitz)[3]
- ○ TRATON SE, München[3, 4]
- ⊙ Grizzlys Wolfsburg GmbH, Wolfsburg[2]

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

1 Beginn der Vorstandstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Vorstand.
2 Konzernexternes Mandat.
3 Konzerninternes Mandat.
4 Börsennotiert.

MARKUS DUESMANN (*1969)

Markengruppe Progressive,
Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG
(bis 31.08.2023)
01.04.2020 – 31.08.2023[1]
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.08.2023):

- ○ FC Bayern München AG, München (stv. Vorsitz)[2]
- ⊙ Audi (China) Enterprise Management Co., Ltd., Beijing (Vorsitz)[3]
- ⊙ Automobili Lamborghini S.p.A., Sant´Agata Bolognese (Vorsitz)[3]
- ⊙ Bentley Motors Ltd., Crewe[3]
- ⊙ Ducati Motor Holding S.p.A., Bologna (Vorsitz)[3]
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun[2]
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai[2]
- ⊙ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing[3]

GUNNAR KILIAN (*1975)

Personal und Markengruppe Trucks
13.04.2018[1], bestellt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ MAN Energy Solutions SE, Augsburg (Vorsitz)[3]
- ○ MAN Truck & Bus SE, München[3]
- ○ PowerCo SE, Salzgitter[3]
- ○ TRATON SE, München[3, 4]
- ○ Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)[3]
- ○ Wolfsburg AG, Wolfsburg (Stv. Vorsitz)[2]
- ⊙ Autostadt GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)[3]
- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun[2]
- ⊙ Scania AB, Södertälje[3]
- ⊙ Scania CV AB, Södertälje[3]
- ⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg[3]
- ⊙ Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg (Vorsitz)[3]

THOMAS SCHÄFER (*1970)

Markengruppe Core,
Vorsitzender des Vorstands der
Marke Volkswagen Pkw
01.07.2022[1], bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- ⊙ FAW-Volkswagen Automotive Co., Ltd., Changchun[2]
- ⊙ SAIC Volkswagen Automotive Co., Ltd., Shanghai[2]
- ⊙ SEAT, S.A., Martorell (Vorsitz)[3]
- ⊙ Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav (Vorsitz)[3]
- ⊙ Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Beijing (Vorsitz)[3]

THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT (*1964)

Technik,
Vorsitzender des Vorstands der
Volkswagen Group Components,
01.01.2021[1], bestellt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: deutsch, brasilianisch

Mandate:

- ○ PowerCo SE, Salzgitter (Vorsitz)[3]
- ⊙ Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice[2]
- ⊙ Volkswagen Group (China) Technology Company, Ltd., Hefei[3]

HAUKE STARS (*1967)

IT
01.02.2022[1], bestellt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ CARIAD SE, Wolfsburg[3]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]
- ○ PowerCo SE, Salzgitter[3]
- ○ RWE AG, Essen[2, 4]
- ⊙ Kühne + Nagel International AG, Schindellegi[2, 4]

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

1 Beginn der Vorstandstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Vorstand.
2 Konzernexternes Mandat.
3 Konzerninternes Mandat.
4 Börsennotiert.

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS UND BESETZUNG DER AUSSCHÜSSE

(Mandate: Stand 31. Dezember 2023 beziehungsweise Datum des Ausscheidens aus dem Aufsichtsrat der Volkswagen AG oder des Eintretens nach dem 31. Dezember 2023)

HANS DIETER PÖTSCH (*1951)

Vorsitzender (seit 07.10.2015),
Vorsitzender des Vorstands der
Porsche Automobil Holding SE
07.10.2015[1], gewählt bis: 2026
Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ Bertelsmann Management SE, Gütersloh[2]
- ○ Bertelsmann SE & Co. KGaA, Gütersloh[2]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]
- ○ TRATON SE, München (Vorsitz)[3, 4]
- ○ Wolfsburg AG, Wolfsburg[2]
- ⊙ Autostadt GmbH, Wolfsburg[3]
- ⊙ Porsche Austria Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)[3]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg (Vorsitz)[3]
- ⊙ Porsche Retail GmbH, Salzburg (Vorsitz)[3]
- ⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg (stv. Vorsitz)[3]

JÖRG HOFMANN (*1955)

Stv. Vorsitzender (seit 20.11.2015),
IG Metall
20.11.2015[1], bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

DR. HESSA SULTAN AL JABER (*1959)

Ehemalige Ministerin für Informations- und Kommunikationstechnologie, Qatar
22.06.2016[1], gewählt bis: 2024
Staatsangehörigkeit: katarisch

Mandate:

- ⊙ Malomatia Q.S.C, Doha (Vorsitz)[2]
- ⊙ MEEZA QSTP–LLC (Public), Doha[2, 4]
- ⊙ Qatar Satellite Company (Es'hailSat), Doha (Vorsitz)[2]
- ⊙ Trio Investment, Doha (Vorsitz)[2]

MANSOOR EBRAHIM AL-MAHMOUD (*1974)

Chief Executive Officer der
Qatar Investment Authority
12.05.2022[1], gewählt bis: 2025
Staatsangehörigkeit: katarisch

Mandate:

- ⊙ Harrods Ltd., London (Board member)[2]
- ⊙ Harrods Group (Holding) Ltd., London (Vorsitz)[2]
- ⊙ Qatar Airways, Doha (stv. Vorsitz)[2]
- ⊙ Qatar National Bank, Doha (Board member)[2, 4]
- ⊙ Qatar Stock Exchange, Doha (stv. Vorsitz)[2]
- ⊙ Qatari Diar Real Estate Investment Company, Doha (Board member)[2]

RITA BECK (*1970)

Stv. Vorsitzende des Betriebsrats
der AUDI AG Werk Ingolstadt
09.01.2024[1], bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 09.01.2024):

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ CARIAD SE, Wolfsburg[3]

HARALD BUCK (*1962)

Vorsitzender des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
04.10.2022[1], bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]

MATÍAS CARNERO SOJO (*1968)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats SEAT, S.A.
01.04.2021[1], bestellt bis 2027
Staatsangehörigkeit: spanisch

DANIELA CAVALLO (*1975)

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der Volkswagen AG
11.05.2021[1], bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: italienisch, deutsch

Mandate:

- ○ PowerCo SE, Salzgitter (stv. Vorsitz)[3]
- ○ TRATON SE, München[3, 4]
- ○ Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig (stv. Vorsitz)[3]
- ○ Wolfsburg AG, Wolfsburg[2]
- ⊙ Allianz für die Region GmbH, Braunschweig (bis 31.05.2023)[2]
- ⊙ Autostadt GmbH, Wolfsburg[3]
- ⊙ Brose Sitech Sp. Z o.o., Polkowice[2]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg[3]
- ⊙ SEAT, S.A., Martorell[3]
- ⊙ Škoda Auto a.s., Mladá Boleslav[3]
- ⊙ VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg[3]
- ⊙ Volkswagen Group Services GmbH[3]

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

1 Beginn der Aufsichtsratstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.
2 Konzernexternes Mandat.
3 Konzerninternes Mandat.
4 Börsennotiert.

JULIA WILLIE HAMBURG (*1986)

Niedersächsische Kultusministerin

08.11.2022[1]; entsandt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

MARIANNE HEIß (*1972)

Chief Executive Officer der BBDO Group Germany GmbH (bis 30.04.2023)

Aufsichtsrätin

14.02.2018[1], gewählt bis: 2028

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ Flix SE, München[2]
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart[2, 4]

DR.-ING. ARNO HOMBURG (*1968)

Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Management Association e.V.

12.05.2022[1], bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- ⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg[3]

DR. GÜNTHER HORVATH (*1952)

Geschäftsführer und zugleich selbstständiger Rechtsanwalt bei der Dr. Günther J. Horvath Rechtsanwalt GmbH

28.02.2023[1], gewählt bis: 2028

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart[2, 4]

SIMONE MAHLER (*1971)

Vorsitzende des gemeinsamen Betriebsrats der Volkswagen Financial Services AG und der Volkswagen Bank GmbH

12.05.2022 – 31.05.2023[1]

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.05.2023):

- ○ EURO-Leasing GmbH, Sittensen[3]
- ○ Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig[3]
- ⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg[3]

PETER MOSCH (*1972)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der AUDI AG (bis 30.09.2023)

18.01.2006 – 31.12.2023[1]

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 31.12.2023):

- ○ AUDI AG, Ingolstadt (stv. Vorsitz)[3]
- ○ Audi Pensionskasse – Altersversorgung der AUTO UNION GmbH, VVaG, Ingolstadt[3]
- ○ CARIAD SE, Wolfsburg (stv. Vorsitz)[3]
- ⊙ Audi Stiftung für Umwelt GmbH, Ingolstadt[3]

DANIELA NOWAK (*1970)

Vorsitzende des Betriebsrats der Volkswagen AG Werk Braunschweig

12.05.2022[1], bestellt bis: 2027

Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- ⊙ Volkswagen Pension Trust e.V., Wolfsburg[3]

DR. JUR. HANS MICHEL PIËCH (*1942)

Aufsichtsrat

07.08.2009[1], gewählt bis: 2024

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (stv. Vorsitz)[2, 4]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg[3]
- ⊙ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See[2]

DR. JUR. FERDINAND OLIVER PORSCHE (*1961)

Vorstand der Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft

Geschäftsführer der Real Estate Holding GmbH, Geschäftsführer der Neckar GmbH

07.08.2009[1], gewählt bis: 2024

Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart[3, 4]
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart[2, 4]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg[3]
- ⊙ Porsche Lifestyle GmbH & Co. KG, Ludwigsburg[3]

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

1 Beginn der Aufsichtsratstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.
2 Konzernexternes Mandat.
3 Konzerninternes Mandat.
4 Börsennotiert.

DR. RER. COMM. WOLFGANG PORSCHE (*1943)

Vorsitzender des Aufsichtsrats der Porsche Automobil Holding SE;
Vorsitzender des Aufsichtsrats der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
24.04.2008[1], gewählt bis: 2028
Staatsangehörigkeit: österreichisch

Mandate:

- ○ AUDI AG, Ingolstadt[3]
- ○ Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Vorsitz)[3, 4]
- ○ Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Vorsitz)[2, 4]
- ⊙ Familie Porsche AG Beteiligungsgesellschaft, Salzburg (Vorsitz)[2]
- ⊙ Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg[3]
- ⊙ Schmittenhöhebahn AG, Zell am See[2]

JENS ROTHE (*1970)

Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats der Volkswagen Sachsen GmbH
22.10.2021 – 03.03.2023[1]
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate (am 03.03.2023):

- ○ Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau (stv. Vorsitz)[3]

GERARDO SCARPINO (*1962)

Geschäftsführer des Volkswagen Konzernbetriebsrats
21.04.2023[1], bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: italienisch

Mandate:

- ○ CARIAD SE, Wolfsburg[3]

KARINA SCHNUR (*1977)

Vorsitzende des Gesamt- und Konzernbetriebsrats der MAN Truck & Bus SE sowie Vorsitzende des Konzernbetriebsrats der TRATON SE
11.07.2023[1], bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- ○ MAN Truck & Bus SE, München[3]
- ○ TRATON SE, München[3, 4]
- ⊙ Rheinmetall MAN Military Vehicles GmbH, München[2]

CONNY SCHÖNHARDT (*1978)

Gewerkschaftssekretärin, Leiterin der Stabsstelle Mobilität und Fahrzeugbau beim IG Metall Vorstand
21.06.2019[1], bestellt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

Mandate:

- ○ CARIAD SE, Wolfsburg[3]
- ○ PowerCo SE, Salzgitter[3]
- ○ Volkswagen Bank GmbH, Braunschweig[3]

STEPHAN WEIL (*1958)

Niedersächsischer Ministerpräsident
19.02.2013[1], entsandt bis: 2027
Staatsangehörigkeit: deutsch

AUSSCHÜSSE DES AUFSICHTSRATS

Mitglieder des Präsidiums

Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
Jörg Hofmann (stv. Vorsitz)
Rita Beck (seit 24.01.2024)
Daniela Cavallo
Peter Mosch (bis 31.12.2023)
Dr. Hans Michel Piëch
Dr. Wolfgang Porsche
Gerardo Scarpino
Stephan Weil

Mitglieder des Vermittlungsausschusses gemäß § 27 Abs. 3 Mitbestimmungsgesetz

Hans Dieter Pötsch (Vorsitz)
Jörg Hofmann (stv. Vorsitz)
Daniela Cavallo
Stephan Weil

Mitglieder des Prüfungsausschusses

Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud (Vorsitz)
Daniela Cavallo (stv. Vorsitz)
Marianne Heiß
Dr. Ferdinand Oliver Porsche
Gerardo Scarpino
Conny Schönhardt

Mitglieder des Nominierungsausschusses

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

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

1 Beginn der Aufsichtsratstätigkeit beziehungsweise Zeitraum der Zugehörigkeit zum Aufsichtsrat.
2 Konzernexternes Mandat.
3 Konzerninternes Mandat.
4 Börsennotiert.

Vergütungsbericht 2023

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben gemäß § 162 des Aktiengesetzes (AktG) einen klaren und verständlichen Vergütungsbericht zu erstellen. In diesem Bericht erläutern wir die Grundzüge der Vergütungssysteme für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats. Darüber hinaus enthält der Vergütungsbericht die individualisierte und nach Bestandteilen aufgegliederte Aufstellung der Vergütung von gegenwärtigen und früheren Vorstands- und Aufsichtsratsmitgliedern.

A. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS

Das Geschäft des Volkswagen Konzerns war im Berichtsjahr vom weltweit herausfordernden Marktumfeld, Engpässen in der Teileversorgung sowie Störungen in der Logistikkette beeinflusst. In diesem Umfeld lieferte der Konzern mit 9,2 Mio. Einheiten 11,8 % mehr Fahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Während die Umsatzerlöse um 15,5 % zunahmen, lag das Operative Ergebnis bei 22,6 Mrd. € und damit in der Größenordnung des Vorjahres.

I. Grundsätze der Vorstandsvergütung

Der Vorstandsvergütung liegt das vom Aufsichtsrat weiterentwickelte und am 14. Dezember 2020 mit Wirkung zum 1. Januar 2021 erstmalig beschlossene Vergütungssystem zugrunde. Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands setzt die Anforderungen des Aktiengesetzes in der Fassung des Gesetzes zur Umsetzung der zweiten Aktionärsrechterichtlinie (ARUG II) um und berücksichtigt die Empfehlungen des Deutschen Corporate Governance Kodex (DCGK).

Der Aufsichtsrat hat am 3. März 2023 beschlossen, das Vergütungssystem mit Wirkung ab 1. Januar 2023 anzupassen, um insbesondere der Forderung von Investoren nachzukommen, der langfristig variablen Vergütung ein stärkeres Gewicht zu geben. Dazu wurden der relative Anteil der festen Vergütungsbestandteile verringert und der relative Anteil der langfristig variablen Vergütung erhöht. Darüber hinaus wurde die Möglichkeit, mit Wirkung für die Zukunft einen Sonderbonus vereinbaren zu können, gestrichen, um den Grundsatz des Pay for Performance zu stärken und Investorenforderungen umzusetzen. Zudem wurden die Maximalwerte der Zielerreichung des Jahresbonus und des Performance-Share-Plans sowie ihre jeweiligen maximalen Auszahlungsbeträge angehoben, um höhere Zielerreichungsgrade angemessen zu honorieren. In diesem Zuge wurden auch die Maximalvergütung sowie das Barvergütungs-Cap erhöht, um den aktuellen Marktverhältnissen Rechnung zu tragen. Die Hauptversammlung hat am 10. Mai 2023 das angepasste Vergütungssystem mit 98,82 % der abgegebenen Stimmen gebilligt.

Das angepasste Vergütungssystem gilt seit dem 1. Januar 2023 für alle Vorstandsmitglieder, deren Dienstverträge ab dem Zeitpunkt der Billigung des Vergütungssystems durch die Hauptversammlung am 10. Mai 2023 neu abgeschlossen oder verlängert wurden beziehungsweise werden. Für die zum Zeitpunkt der Billigung des Vergütungssystems durch die Hauptversammlung am 10. Mai 2023 bereits bestellten Vorstandsmitglieder gilt das neue Vergütungssystem im Grundsatz ebenfalls seit dem 1. Januar 2023. Um das Vergütungssystem umzusetzen, hat die Volkswagen AG mit den Vorstandsmitgliedern entsprechende Anpassungen der Dienstverträge vereinbart. Für Vorstandsmitglieder, die bereits vor dem erstmaligen Beschluss des Aufsichtsrats über

ein Vergütungssystem nach § 87a Aktiengesetz am 14. Dezember 2020 bestellt waren und deren Dienstvertrag seitdem noch nicht verlängert wurde, gelten bis zu einer Vertragsverlängerung weiterhin folgende Ausnahmen: Der Performance-Share-Plan der bereits vor dem 14. Dezember 2020 bestellten und bisher nicht verlängerten Vorstandsmitglieder hat weiterhin lediglich eine dreijährige Performance-Periode, entspricht im Übrigen jedoch dem im Vergütungssystem beschriebenen Performance-Share-Plan. Malus- und Clawback-Regelungen sollen für die bereits vor dem 14. Dezember 2020 bestellten Vorstandsmitglieder ebenfalls erst ab einer Vertragsverlängerung gelten. Diese Ausnahmen betrafen im Geschäftsjahr 2023 nur noch Herrn Markus Duesmann; Herr Duesmann ist im Lauf des Geschäftsjahres aus dem Vorstand ausgeschieden.

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

Über die Vergütung der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2022 haben Vorstand und Aufsichtsrat ausführlich im Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 berichtet. Den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 hat die Hauptversammlung am 10. Mai 2023 mit 98,47 % der abgegebenen Stimmen gebilligt. Anmerkungen von Investoren beziehungsweise Investorenvertretern wurden bei der Erstellung des Vergütungsberichts für das Geschäftsjahr 2023 berücksichtigt, zum Beispiel wurden Klarstellungen zur möglichen Zielerreichung oder Erläuterungen im Zusammenhang mit vorzeitigen Beendigungen oder Change of Control-Fällen ergänzt.

Im Folgenden geben wir zunächst einen Überblick über das im Geschäftsjahr 2023 geltende Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder und gehen anschließend auf die Bestandteile der Vergütung im Geschäftsjahr 2023 ein.

II. Überblick über die Vergütungsbestandteile

Die nachfolgende Tabelle gibt einen Gesamtüberblick über die Bestandteile des für das Geschäftsjahr 2023 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands. Daneben gibt die Tabelle einen Überblick über die Ausgestaltung der einzelnen Vergütungsbestandteile und erläutert deren Zielsetzung, insbesondere im Hinblick darauf, wie die Vergütung die langfristige Entwicklung der Gesellschaft fördert. Eine ausführlichere Beschreibung des für das Geschäftsjahr 2023 geltenden Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands ist unter www.volkswagen-group.com/verguetung abrufbar.

VORSTANDSVERGÜTUNGSSYSTEM 2023

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	• Zwölf gleiche Raten; Auszahlung jeweils zum Monatsende • Vorstandsvorsitzender: 2.600.000 € (100 % Tätigkeitsumfang)[1]; Vorstandsmitglied: 1.500.000 € (100 % Tätigkeitsumfang)	Grundvergütung und Nebenleistungen sollen ein die Aufgaben und Verantwortung des Vorstandsmitglieds widerspiegelndes Grundeinkommen sichern und das Eingehen unangemessener Risiken verhindern
Nebenleistungen	• Nebenleistungspauschale (Vorstandsvorsitzender: 350.000 €, Vorstandsmitglied: 175.000 €) deckt nach Wahl des Vorstandsmitglieds bestimmte Leistungen ab, zum Beispiel: o Dienstfahrzeuge o Ärztliche Vorsorgeuntersuchung o Zuschüsse zur Kranken- und Pflegeversicherung o Unfallversicherung • Anrechnung von Leistungen auf die Nebenleistungspauschale, soweit sie der Lohnsteuer unterliegen • Auszahlung des verbleibenden Betrags	
Betriebliche Altersversorgung (bAV)	• Beitragsorientierte Leistungszusage im Wege der Direktzusage auf Alters-, Erwerbsminderungs- und Hinterbliebenenleistungen • Grundsätzlich mit Vollendung des 65. Lebensjahres (beziehungsweise des 63. Lebensjahres für Vorstandsmitglieder mit Amtsantritt vor dem 1. Januar 2020) • Jährlicher Versorgungsbeitrag von bis zu 50 % des vertraglich vereinbarten Grundgehalts für den Vorstandsvorsitzenden und bis zu 40 % des vertraglich vereinbarten Grundgehalts für ordentliche Vorstandsmitglieder	bAV soll Vorstandsmitgliedern ein adäquates Versorgungsniveau auch im Ruhestand sichern
Variable Vergütungsbestandteile		
Jahresbonus	• Plantyp: Zielbonus • Zielbetrag Vorstandsvorsitzender: 3.500.000 € (100 % Tätigkeitsumfang)[1]; Zielbetrag Vorstandsmitglied: 1.500.000 € (100 % Tätigkeitsumfang) • Mindestauszahlungsbetrag: 0 € • Begrenzung: 200 % des Zielbetrags • Bemessungszeitraum: Geschäftsjahr • Leistungskriterien: o Finanzielle Teilziele: ▪ Operatives Ergebnis (OE) inkl. chinesische Joint Ventures[2] (anteilig) (50 %) sowie Operative Umsatzrendite (50 %) ▪ Aufsichtsrat legt für jedes Geschäftsjahr die Werte für die finanziellen Teilziele in Form eines Schwellenwerts, Zielwerts und Maximalwerts fest; der Schwellenwert entspricht einem Teilzielerreichungsgrad von 0 % beim OE inklusive chinesische Joint Ventures (anteilig) beziehungsweise 50 % bei der Operativen Umsatzrendite, der Zielwert entspricht jeweils einem Teilzielerreichungsgrad von 100 % und der Maximalwert jeweils einem Teilzielerreichungsgrad von 175 %; Werte dazwischen werden linear interpoliert ▪ Finanzieller Gesamtzielerreichungsgrad = Teilzielerreichungsgrad „Operatives Ergebnis inklusive chinesische Joint Ventures (anteilig)“ x 50 % + „Teilzielerreichungsgrad Operative Umsatzrendite“ x 50 % o ESG-Faktor: ▪ Teilziele zu je 50 % Umwelt (Dekarbonisierungsindex) und Soziales (Stimmungs- und Diversity-Index) sowie der zwischen 0,9 und 1,1 liegende Governance-Faktor (Compliance & Integrität, Regelwert 1,0) ▪ Aufsichtsrat legt für jedes Geschäftsjahr für die Teilziele Umwelt und Soziales einen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert fest; der Mindestwert entspricht einem Teilzielerreichungsgrad von 0,7, der Zielwert einem Teilzielerreichungsgrad von 1,0 und der Maximalwert einem Teilzielerreichungsgrad von 1,3; Werte dazwischen werden linear interpoliert ▪ Aufsichtsrat bestimmt Governance-Faktor nach Ablauf des Geschäftsjahres unter Bewertung der kollektiven Leistung des Gesamtvorstands und der individuellen Leistung ▪ Berechnung ESG-Faktor: (Teilzielerreichungsgrad Umwelt x 50 % + Teilzielerreichungsgrad Soziales x 50 %) x Governance-Faktor (0,9 – 1,1) • Auszahlungsbetrag Jahresbonus = individueller Zielbetrag x finanzieller Gesamtzielerreichungsgrad x ESG-Faktor • Auszahlung: In bar im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses für das jeweilige Geschäftsjahr	Jahresbonus soll Vorstandsmitglieder incentivieren, ambitionierte Ziele zu verfolgen; Wirtschaftliche Erfolgsziele fördern das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft; Integration der Nachhaltigkeitsziele trägt Bedeutung der ESG (Umwelt-, Sozial- und Governance)-Faktoren Rechnung

1 Herrn Blume werden von der Volkswagen AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG und von der Porsche AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG gewährt. Der Zielbetrag für Herrn Blume entspricht daher der Hälfte des Zielbetrags für einen Vorstandsvorsitzenden, der 100 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG erhält.

2 At Equity einbezogene Gesellschaften China.

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Langzeitbonus (LTI)	• Plantyp: virtueller Performance-Share-Plan • Performance-Periode: vier Jahre vorwärtsgerichtet[1] • Zielbetrag Vorstandsvorsitzender: 5.900.000 € (100 % Tätigkeitsumfang)[2]; Zielbetrag Vorstandsmitglied: 2.500.000 € (100 % Tätigkeitsumfang) • Mindestauszahlungsbetrag: 0 € • Begrenzung: 250 % des Zielbetrags • Die virtuellen Performance Shares sind reine Rechengrößen und gewähren keine Anteile oder Stimmrechte an der Volkswagen AG • Zuteilung Performance Shares: Zu Beginn eines jeden Geschäftsjahres wird der individuell vereinbarte Zielbetrag dividiert durch das arithmetische Mittel der Schlusskurse der Volkswagen Vorzugsaktie (Wertpapierkennnummer: 766403) im XETRA-Handelssystem der Deutsche Börse AG an den letzten 30 Handelstagen vor dem 1. Januar der jeweiligen Performance-Periode („Anfangs-Referenzkurs“) • Zielfestlegung: Aufsichtsrat legt zu Beginn der Performance-Periode einen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert für EPS fest, wie es als testiertes, voll verwässertes Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie aus fortgeführten und nicht fortgeführten Geschäftsbereichen der Gesellschaft im Geschäftsbericht ausgewiesen wird; der EPS-Mindestwert entspricht einer Zielerreichung von 50 %, der EPS-Zielwert einer Zielerreichung von 100 % und der EPS-Maximalwert einer Zielerreichung von 175 % • Festschreibung von einem Viertel der zugeteilten Performance Shares am Ende jedes Geschäftsjahres in Abhängigkeit von der EPS-Zielerreichung • Berechnung des Auszahlungsbetrags: festgeschriebene Performance Shares werden multipliziert mit arithmetischem Mittel der Schlusskurse der Volkswagen Vorzugsaktie im XETRA-Handelssystem der Deutsche Börse AG an den letzten 30 Handelstagen vor dem Ende der Performance-Periode („Schluss-Referenzkurs“) und den während der Performance-Periode pro Volkswagen Vorzugsaktie ausgezahlten Dividenden („Dividendenäquivalent“) • Auszahlung: In bar im Monat nach Billigung des Konzernabschlusses für das letzte Geschäftsjahr der jeweiligen Performance-Periode • Endet der Dienstvertrag vor Ende der Performance-Periode aufgrund eines Bad-Leaver-Falls (außerordentliche Kündigung aus wichtigem Grund, Verstoß gegen das vertragliche oder ein nachvertragliches Wettbewerbsverbot), verfallen sämtliche Performance Shares	Der Langzeitbonus dient dazu, die Vergütung der Vorstandsmitglieder an der langfristigen Entwicklung des Unternehmens auszurichten. Das wirtschaftliche Erfolgsziel EPS in Verbindung mit der Aktienkursentwicklung und den ausgeschütteten Dividenden, gemessen über vier Jahre, stellt eine langfristige Wirkung der Verhaltensanreize sicher und fördert das strategische Ziel der wettbewerbsfähigen Ertragskraft.
Sonstige Leistungen		
Zeitlich begrenzte oder für die gesamte Dauer des Dienstvertrags vereinbarte Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder	• Jeweils nur aufgrund gesonderter vertraglicher Vereinbarung mit dem neu eintretenden Vorstandsmitglied • Zahlungen zum Ausgleich verfallender variabler Vergütung oder sonstiger finanzieller Nachteile • Leistungen im Zusammenhang mit Standortwechsel	(Ausgleichs-)Zahlungen sollen ermöglichen, qualifizierte Kandidaten zu gewinnen

1 Für bereits vor dem 14. Dezember 2020 bestellte Vorstandsmitglieder gilt bis zu einer Vertragsverlängerung weiterhin eine dreijährige Performance-Periode. Der Performance-Share-Plan entspricht im Übrigen sinngemäß dem für das Geschäftsjahr 2023 beschriebenen Performance-Share-Plan.

2 Herrn Blume werden von der Volkswagen AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG und von der Porsche AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG gewährt. Der Zielbetrag für Herrn Blume entspricht daher der Hälfte des Zielbetrags für einen Vorstandsvorsitzenden, der 100 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG erhält.

Bestandteil	Ausgestaltung	Zielsetzung
Weitere Vergütungsregelungen		
Malus- und Clawback-Regelungen[1]	• Aufsichtsrat kann Jahresbonus und LTI bei relevantem Fehlverhalten während Bemessungszeitraum um bis zu 100 % kürzen oder zurückfordern • Rückforderung ausgeschlossen, wenn seit Auszahlung mehr als drei Jahre vergangen sind	Malus- und Clawback-Regelungen sollen individuellem Fehlverhalten und Organisationsverschulden entgegenwirken
Maximalvergütung	• Relevant sind für das jeweilige Geschäftsjahr ausbezahltes Grundgehalt, gewährte Nebenleistungen, der Service Cost im Rahmen der bAV, für das jeweilige Geschäftsjahr gewährter und im Folgejahr ausgezahlter Jahresbonus, der im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlte Performance-Share-Plan, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet, etwaige Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder sowie eine etwaige für das jeweilige Geschäftsjahr von Dritten – etwa anderen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns – gewährte Sonderzahlung • Für den Vorstandsvorsitzenden brutto 15.000.000 € pro Geschäftsjahr und für Vorstandsmitglieder brutto 8.500.000 € pro Geschäftsjahr • Bei Überschreiten der Maximalvergütung Kürzung des Jahresbonus; reicht Kürzung nicht, kann Aufsichtsrat nach pflichtgemäßem Ermessen andere Vergütungskomponenten kürzen oder ausgezahlte Vergütungen zurückverlangen	Maximalvergütung soll sicherstellen, dass die Vergütung der Vorstandsmitglieder auch unter Berücksichtigung des Vergleichsumfelds nicht unangemessen hoch ausfällt
Barvergütungs-Cap	• Zusätzlich zur Maximalvergütung • Zur Barvergütung zählt im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahltes Grundgehalt, für das jeweilige Geschäftsjahr gewährter und im Folgejahr ausgezahlter Jahresbonus, im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlter Performance-Share-Plan, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet • Für den Vorstandsvorsitzenden brutto 12.500.000 € pro Geschäftsjahr und für Vorstandsmitglieder brutto 7.000.000 € pro Geschäftsjahr	Barvergütungs-Cap dient der Vermeidung unangemessen hoher Auszahlungen im einzelnen Geschäftsjahr

1 Für bereits vor dem 14. Dezember 2020 bestellte Vorstandsmitglieder gelten Malus- und Clawback-Regelungen erst ab einer Vertragsverlängerung.

III. Vergütung der im Geschäftsjahr 2023 bestellten Vorstandsmitglieder

1. Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2023

Im Geschäftsjahr 2023 gehörten dem Vorstand der Volkswagen AG folgende Mitglieder an:

- Oliver Blume, Mitglied des Vorstands seit 13. April 2018, Vorstandsvorsitzender seit 1. September 2022, zudem Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG
- Arno Antlitz, Mitglied des Vorstands seit 1. April 2021
- Ralf Brandstätter, Mitglied des Vorstands seit 1. Januar 2022, zudem CEO der Volkswagen (China) Investment Company Limited
- Gernot Döllner, Mitglied des Vorstands seit 1. September 2023, zudem Vorstandsvorsitzender der AUDI AG
- Manfred Döss, Mitglied des Vorstands seit 1. Februar 2022
- Markus Duesmann, Mitglied des Vorstands ab 1. April 2020, zudem Vorstandsvorsitzender der AUDI AG; aus dem Vorstand der Volkswagen AG und aus dem Vorstand der AUDI AG ausgeschieden zum 31. August 2023
- Gunnar Kilian, Mitglied des Vorstands seit 13. April 2018
- Thomas Schäfer, Mitglied des Vorstands seit 1. Juli 2022
- Thomas Schmall-von Westerholt, Mitglied des Vorstands seit 1. Januar 2021
- Hauke Stars, Mitglied des Vorstands seit 1. Februar 2022

Für die Wahrnehmung von weiteren Mandaten in Geschäftsführungsorganen, Aufsichtsräten oder vergleichbaren Gremien im Rahmen ihrer Vorstandstätigkeit, insbesondere in anderen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns, erhalten die Vorstandsmitglieder grundsätzlich keine zusätzliche Vergütung. Wird eine solche Vergütung dennoch gewährt, wird sie auf die Vergütung für die Tätigkeit als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG angerechnet.

Mit Herrn Blume ist im Hinblick auf die Wahrnehmung seines Amts als Vorstandsvorsitzender der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) eine davon abweichende Regelung getroffen worden: Die Volkswagen AG gewährt Herrn Blume aufgrund eines neu abgeschlossenen Dienstvertrags seit dem 1. Januar 2023 die Vergütung des Vorstandsvorsitzenden im Umfang von 50 %; eine Ausnahme gilt für die Nebenleistungen – insofern erhält Herr

Blume die Nebenleistungspauschale für den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG in voller Höhe, die Porsche AG erstattet der Volkswagen AG aber die Aufwendungen für Nebenleistungen zur Hälfte. Seit dem 1. Januar 2023 gewährt die Porsche AG Herrn Blume die Vergütung des Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG im Umfang von 50 %. Diese Vergütung beruht auf dem Vergütungssystem für die Vorstandsmitglieder der Porsche AG. Herr Blume erhält von der Porsche AG ein Grundgehalt, eine einjährige variable Vergütung (STI) und eine mehrjährige variable Vergütung (LTI); Nebenleistungen erhält Herr Blume von der Porsche AG nicht. Zudem gewährt die Porsche AG Herrn Blume eine betriebliche Altersversorgung in Form einer beitragsorientierten Leistungszusage. In Vorbereitung des am 29. September 2022 vollzogenen Börsengangs hat die Porsche AG Herrn Blume einen IPO-Bonus zugesagt. Dieser IPO-Bonus ist als Share-Plan mit einer ein-, zwei- und dreijährigen Laufzeit jeweils ab dem Zeitpunkt des Börsengangs ausgestaltet. Vergütung, die die Porsche AG Herrn Blume gewährt, wird jeweils auf das Barvergütungs-Cap und die Maximalvergütung von Herrn Blume bei der Volkswagen AG angerechnet. In der tabellarischen Übersicht zu der Herrn Blume im Geschäftsjahr 2023 gewährten und geschuldeten Vergütung sind die von der Porsche AG an Herrn Blume gewährten Vergütungsbestandteile aufgenommen und gesondert ausgewiesen.

Mit Herrn Brandstätter ist ebenfalls eine abweichende Regelung für seine Tätigkeit bei der Volkswagen (China) Investment Company Limited getroffen worden: Herr Brandstätter erhält für seine Tätigkeit als CEO der Volkswagen (China) Investment Company Limited eine separate Vergütung. Die vertragliche Vergütung von Herrn Brandstätter aus seinem Anstellungsvertrag mit der Volkswagen AG wird für die Zeit seiner Tätigkeit bei der Volkswagen (China) Investment Company Limited entsprechend reduziert.

2. Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2023

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG hat der Vergütungsbericht über die im letzten Geschäftsjahr jedem einzelnen Vorstandsmitglied gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten. Den Begriffen liegt folgendes Verständnis zugrunde:

Der Begriff „gewährt“ erfasst „den faktischen Zufluss des Vergütungsbestandteils“.

Der Begriff „geschuldet“ erfasst „alle rechtlich bestehenden Verbindlichkeiten über Vergütungsbestandteile, die fällig sind, aber noch nicht erfüllt wurden.“

2.1. Tabellarische Übersicht

Die folgenden Tabellen weisen aus, welche Vergütungen den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2023 faktisch zugeflossen sind. Nicht maßgeblich ist der Zeitpunkt der tatsächlichen Auszahlung. Dementsprechend werden als im Geschäftsjahr 2023 gewährte Vergütung das im Geschäftsjahr 2023 ausgezahlte Grundgehalt, die Nebenleistungen, der im Monat nach der Billigung des Konzernabschlusses der Gesellschaft für das Geschäftsjahr 2023 ausgezahlte Jahresbonus sowie der im Geschäftsjahr 2023 ausgezahlte LTI für die Performance-Periode 2020–2022 ausgewiesen. In gleicher Weise werden die Herrn Blume von der Porsche AG gewährten Vergütungsbestandteile dargestellt.

Die in den Tabellen angegebenen relativen Anteile beziehen sich auf die im jeweiligen Geschäftsjahr „gewährten und geschuldeten“ Vergütungsbestandteile gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG. Sie beziehen damit alle im jeweiligen Geschäftsjahr faktisch zugeflossenen Leistungen ein, unabhängig davon, für welches Geschäftsjahr sie den Mitgliedern des Vorstands zugeflossen sind. Die hier angegebenen relativen Anteile sind daher nicht mit den jeweiligen relativen Anteilen der festen und variablen Vergütungsbestandteile an der Gesamtvergütung in der Beschreibung des Vergütungssystems gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 3 AktG vergleichbar. Die im Vergütungssystem angegebenen Anteile beziehen sich auf die jeweiligen Zielwerte, die für das jeweilige Geschäftsjahr zugesagt werden, unabhängig von dem Zeitpunkt, in dem der jeweilige Vergütungsbestandteil ausgezahlt wird.

Der Versorgungsaufwand wird als Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 angegeben. Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 ist keine „gewährte oder geschuldete“ Vergütung im Sinn von § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG, da er dem Vorstandsmitglied im Berichtsjahr nicht faktisch zufließt.

Die Maximalvergütung entspricht der Maximalvergütung im Sinne von § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG gemäß dem vom Aufsichtsrat beschlossenen und von der Hauptversammlung gebilligten Vergütungssystem. Zusätzlich

zur Maximalvergütung ist – wie in der Vergangenheit – mit den Vorstandsmitgliedern eine Beschränkung der Barvergütung vereinbart, die das für das jeweilige Geschäftsjahr ausgezahlte Grundgehalt, den für das jeweilige Geschäftsjahr gewährten und im Folgejahr ausgezahlten Jahresbonus, den im jeweiligen Geschäftsjahr ausgezahlten Performance-Share-Plan, dessen Performance-Periode unmittelbar vor dem jeweiligen Geschäftsjahr endet, umfasst.

Zudem enthalten die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder, die neu abgeschlossen oder verlängert wurden, seit der Aufsichtsrat am 14. Dezember 2020 erstmals ein Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands nach den Vorgaben des ARUG II beschlossen hat, die in diesem Vergütungssystem vorgesehenen Malus- und Clawback-Regelungen. Keine Malus- und Clawback-Regelung enthält danach lediglich der Dienstvertrag von Herrn Duesmann, der noch vor dem 13. Dezember 2020 abgeschlossen wurde. Herr Duesmann ist zum 31. August 2023 aus dem Vorstand ausgeschieden. Von den bestehenden Malus- und Clawback-Regelungen hat die Volkswagen AG im Geschäftsjahr 2023 keinen Gebrauch gemacht.

	OLIVER BLUME[1]	
	Vorsitzender, Markengruppe Sport Luxury, Vorsitzender des Vorstands der Porsche AG	
	2023	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt		
Volkswagen AG	1.300.000,00	14,9
Porsche AG	800.000,00	9,2
Nebenleistungen		
Volkswagen AG	358.521,00	4,1
Porsche AG	–	–
Summe	**2.458.521,00**	**28,2**
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus		
Volkswagen AG	2.324.700,00	26,6
Porsche AG	1.388.800,00	15,9
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)[2]		
LTI (Performance-Share-Plan) 2020 – 2022	1.914.757,98	21,9
Sonstiges		
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
IPO-Bonus Porsche AG	636.827,00	7,3
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**8.723.605,98**	**100,0**
Versorgungsaufwendungen		
Volkswagen AG	663.530,00	x
Porsche AG	324.342,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	**9.711.477,98**	**x**
Maximalvergütung	15.000.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

1 Herrn Blume werden von der Volkswagen AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG und von der Porsche AG 50 % der Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG gewährt. In der Tabelle sind die Herrn Blume gewährten Vergütungsbestandteile getrennt nach einer Gewährung durch die Volkswagen AG und die Porsche AG dargestellt.

2 Der im Geschäftsjahr 2023 ausgezahlte LTI wurde für die Tätigkeit im Geschäftsjahr 2020 gezahlt. Im Geschäftsjahr 2020 hat Herr Blume von der Porsche AG keine langfristig variable Vergütung erhalten, die bei der Vergütung der Volkswagen AG zu berücksichtigen wäre. Vielmehr hat Herr Blume den LTI 2020 zu 100 % von der Volkswagen AG erhalten.

	ARNO ANTLITZ Finanz und Operative Steuerung 2023	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.500.000,00	40,8
Nebenleistungen	185.752,00	5,0
Summe	**1.685.752,00**	**45,8**
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.992.600,00	54,2
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2020 – 2022	–	–
Sonstiges		
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**3.678.352,00**	**100,0**
Versorgungsaufwendungen	602.272,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	**4.280.624,00**	**x**
Maximalvergütung	8.500.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

	RALF BRANDSTÄTTER China, Vorsitzender des Vorstands (CEO) der Volkswagen (China) Investment Co., Ltd. 2023	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt		
Volkswagen AG	150.000,00	3,6
VCIC[1]	1.350.000,00	32,0
Nebenleistungen		
Volkswagen AG	25.768,00	0,6
VCIC[2]	696.628,00	16,5
Summe	**2.222.396,00**	**52,7**
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus		
Volkswagen AG	199.260,00	4,7
VCIC	1.793.340,00	42,5
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2020 – 2022	–	–
Sonstiges		
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**4.214.996,00**	**100,0**
Versorgungsaufwendungen	599.577,00	–
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	**4.814.573,00**	**x**
Maximalvergütung	8.500.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

1 Herr Brandstätter erhält von der Volkswagen (China) Investment Company Limited (VCIC) 90 % der Vergütung eines ordentlichen Vorstandsmitglieds der Volkswagen AG für seine Tätigkeit als CEO der VCIC. Herr Brandstätter wird von der VCIC so gestellt, als würde er seine Vergütung von der Volkswagen AG in Deutschland beziehen. Diese Beträge werden hier ausgewiesen. Der tatsächliche Bruttoaufwand der VCIC kann aufgrund des chinesischen Steuerrechts abweichen.

2 In den von der VCIC ausgewiesenen Nebenleistungen sind insbesondere solche Leistungen der VCIC enthalten, die aufgrund der Entsendung nach China entstanden sind (zum Beispiel Housing, Flugkosten). Entsendungsspezifische Nebenleistungen werden nicht gegen die von der VCIC gewährte Nebenleistungspauschale gerechnet.

	GERNOT DÖLLNER Markengruppe Progressive, Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG (seit 01.09.2023) 2023	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	500.000,00	39,8
Nebenleistungen	90.885,00	7,2
Summe	**590.885,00**	**47,1**
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	664.200,00	52,9
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2020 – 2022	–	–
Sonstiges		
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**1.255.085,00**	**100,0**
Versorgungsaufwendungen	232.883,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	**1.487.968,00**	**x**
Maximalvergütung	2.833.333,33	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

	MANFRED DÖSS[1] Integrität und Recht 2023	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.125.000,00	40,8
Nebenleistungen	137.139,00	5,0
Summe	**1.262.139,00**	**45,8**
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.494.450,00	54,2
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2020 – 2022	–	–
Sonstiges		
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**2.756.589,00**	**100,0**
Versorgungsaufwendungen	445.500,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	**3.202.089,00**	**x**
Maximalvergütung	6.375.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

1 Herr Döss erhält eine Vergütung in Höhe von 75 % der Vergütung eines ordentlichen Vorstandsmitglieds der Volkswagen AG.

	MARKUS DUESMANN Markengruppe Progressive, Vorsitzender des Vorstands der AUDI AG (bis 31.08.2023) 2023	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.000.000,00	29,4
Nebenleistungen	120.538,00	3,5
Summe	**1.120.538,00**	**32,9**
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.328.400,00	39,0
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2020 – 2022	957.403,83	28,1
Sonstiges		
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung[1]	**3.406.341,83**	**100,0**
Versorgungsaufwendungen	408.474,67	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	**3.814.816,49**	**x**
Maximalvergütung	5.666.666,67	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

1 Herr Duesmann hat von der FC Bayern München AG für die Wahrnehmung eines Aufsichtsratsmandats im Geschäftsjahr 2023 eine Vergütung in Höhe von 75.000 € erhalten. Diese Vergütung wurde auf die ausgewiesene, von der Volkswagen AG gewährte variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2023 in voller Höhe angerechnet. Zudem hat Herr Duesmann von der Bentley Motors Ltd. für die Wahrnehmung eines Mandats im Board of Directors der Bentley Motors Ltd. eine Vergütung in Höhe von 40.000 € erhalten. Diese Vergütung wurde in voller Höhe auf das ausgewiesene, von der Volkswagen AG gewährte Grundgehalt angerechnet.

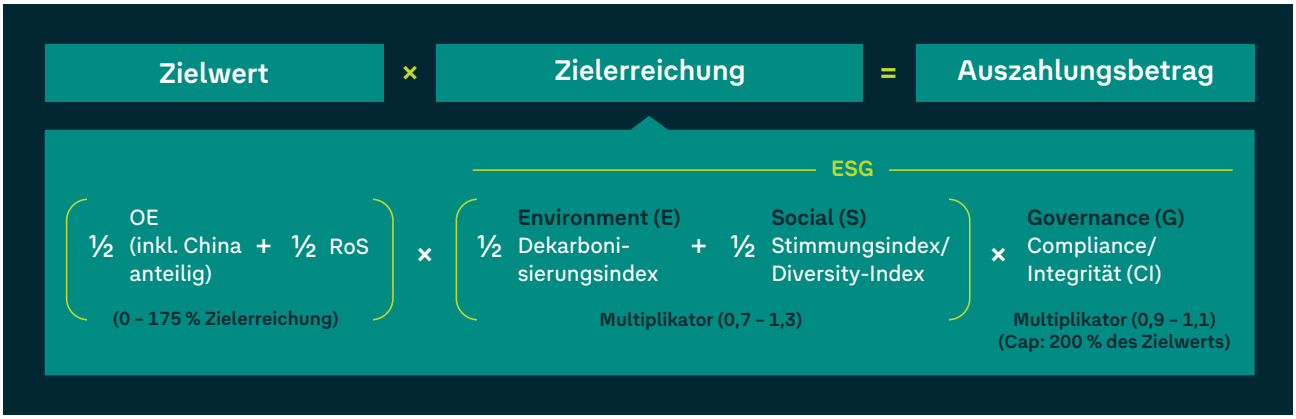
	GUNNAR KILIAN Personal und Markengruppe Trucks 2023	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.500.000,00	26,8
Nebenleistungen	185.026,00	3,3
Summe	**1.685.026,00**	**30,1**
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.992.600,00	35,6
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2020 – 2022	1.914.757,98	34,2
Sonstiges		
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**5.592.383,98**	**100,0**
Versorgungsaufwendungen	601.860,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	**6.194.243,98**	**x**
Maximalvergütung	8.500.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

	THOMAS SCHÄFER Markengruppe Core, Vorsitzender des Vorstands der Marke Volkswagen Pkw 2023	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.500.000,00	40,8
Nebenleistungen	185.978,00	5,1
Summe	**1.685.978,00**	**45,8**
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.992.600,00	54,2
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2020 – 2022	–	–
Sonstiges		
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**3.678.578,00**	**100,0**
Versorgungsaufwendungen	605.432,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	**4.284.010,00**	**x**
Maximalvergütung	8.500.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

	THOMAS SCHMALL-VON WESTERHOLT Technik, Vorsitzender des Vorstands der Volkswagen Group Components 2023	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.500.000,00	40,8
Nebenleistungen	186.694,00	5,1
Summe	**1.686.694,00**	**45,8**
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.992.600,00	54,2
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2020 – 2022	–	–
Sonstiges		
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**3.679.294,00**	**100,0**
Versorgungsaufwendungen	600.719,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	**4.280.013,00**	**x**
Maximalvergütung	8.500.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

	HAUKE STARS IT 2023	
	€	%
Feste Vergütungsbestandteile		
Grundgehalt	1.500.000,00	40,8
Nebenleistungen	183.558,00	5,0
Summe	**1.683.558,00**	**45,8**
Variable Vergütungsbestandteile		
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	1.992.600,00	54,2
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI)		
LTI (Performance-Share-Plan) 2020 – 2022	–	–
Sonstiges		
Sonderleistungen an neu eingetretene Vorstandsmitglieder	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**3.676.158,00**	**100,0**
Versorgungsaufwendungen	622.567,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	**4.298.725,00**	**x**
Maximalvergütung	8.500.000,00	x
Rückforderung gem. § 162 Abs. 1 Satz 2 Nr. 4 AktG	–	x

JAHRESBONUS



2.2 Erläuterung

2.2.1 Leistungskriterien der variablen Vergütung

a) Leistungskriterien Jahresbonus

aa) Finanzielle Teilziele

Die folgenden Übersichten zeigen, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2023 für die Schwellenwerte, Zielwerte und Maximalwerte für die finanziellen Teilziele Operatives Ergebnis inklusive chinesische Joint Ventures (anteilig) und operative Umsatzrendite (RoS) festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen in Prozent im Geschäftsjahr 2023 erzielt wurden.

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

Mrd. €	2023
Maximalwert (175 %)	32,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0
Schwellenwert (0 %)	12,0
Ist-Wert	25,2
Zielerreichung (in %)	132

KOMPONENTE 2: OPERATIVE UMSATZRENDITE

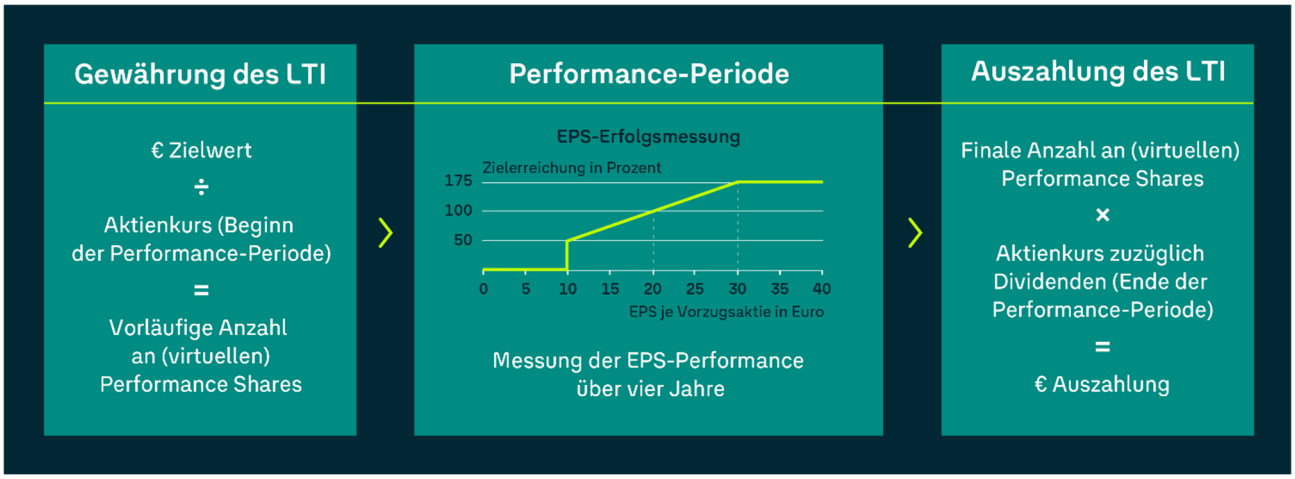
%	2023
Maximalwert (175 %)	9,5
Zielwert 100 %-Niveau	6,5
Schwellenwert (50 %)	4,5
Ist-Wert	7,0
Zielerreichung (in %)	113

bb) ESG-Faktor

Die folgende Übersicht zeigt, welche Werte der Aufsichtsrat für das Geschäftsjahr 2023 für die Teilziele Umwelt (Dekarbonisierungsindex) und Soziales (Stimmungs- und Diversity-Index) als Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen im Geschäftsjahr 2023 erzielt wurden. Der Dekarbonisierungsindex bemisst sich nach den Emissionen von CO_2 und CO_2-Äquivalenten der Pkw und leichte Nutzfahrzeuge produzierenden Marken während des gesamten Lebenszyklus und zeigt den Fortschritt hinsichtlich der Verbesserung unserer CO_2-Bilanz. Der Stimmungsindex ist eine wesentliche Kenngröße des Stimmungsbarometers – einer Mitarbeiterbefragung, mit der das Unternehmen regelmäßig die Zufriedenheit der Beschäftigten erhebt. Mit dem Diversity-Index wird weltweit die Entwicklung des Anteils von Frauen im Management sowie die Internationalisierung im Top-Management erhoben. Die Kennzahl setzt Anreize für eine vorbildliche Führungs- und Unternehmenskultur. Durch den Governance-Faktor bringt der Aufsichtsrat seine Zufriedenheit mit dem erwarteten und tatsächlichen Verhalten des Vorstands hinsichtlich der Kriterien Integrität und Compliance zum Ausdruck. Der Governance-Faktor soll im Regelfall bei 1,0 liegen und nur bei besonderen Vorkommnissen nach pflichtgemäßem Ermessen auf 0,9 gesenkt oder auf 1,1 angehoben werden. Für das Geschäftsjahr 2023 hat der Aufsichtsrat den Governance-Faktor unter Berücksichtigung und Bewertung der kollektiven Leistung des Vorstands insgesamt und der Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder für alle Vorstandsmitglieder auf den Regelwert 1,0 festgelegt.

	UMWELT		SOZIALES	
	Dekarbonisierungsindex		Stimmungsindex	Diversity-Index
in tCO_2e/Fahrzeug	2023	in Punkten	2023	2023
Maximalwert	42,1	Maximalwert	82,5	142,0
Zielwert 100 %-Niveau	42,8	Zielwert 100 %-Niveau	78,5	137,0
Mindestwert	45,0	Mindestwert	74,5	132,0
Ist-Wert	43,9	Ist-Wert	82,5	154,0
Zielerreichung (Faktor)	0,9	Zielerreichung (Faktor)	1,3	1,3

LANGZEITBONUS (LTI): (VIRTUELLER) PERFORMANCE-SHARE-PLAN (PSP)



Die Darstellung bezieht sich auf den LTI mit der Performance-Periode 2023 – 2025 beziehungsweise 2023 – 2026. Der im Geschäftsjahr 2023 ausgezahlte und in diesem Vergütungsbericht als gewährte und geschuldete Vergütung ausgewiesene LTI mit der Performance-Periode 2020 – 2022 hatte einen Maximalwert für die EPS-Erfolgsmessung von 150 %.

b) Leistungskriterien Langzeitbonus (LTI)

Der vierjährige Performance-Share-Plan gilt seit dem 1. Januar 2021 für alle Vorstandsmitglieder, deren Dienstverträge ab dem Beschluss des Aufsichtsrats vom 14. Dezember 2020 neu abgeschlossen oder verlängert werden. Für die zum Zeitpunkt des Beschlusses des Aufsichtsrats vom 14. Dezember 2020 bereits bestellten Vorstandsmitglieder gilt – bis zu einer etwaigen Vertragsverlängerung – weiterhin eine dreijährige Performance-Periode. Das betraf im Geschäftsjahr 2023 nur noch den im Lauf des Geschäftsjahres ausgeschiedenen Herrn Duesmann.

aa) Angaben zu den Performance Shares

€	PERFORMANCE-PERIODE 2020 - 2022 Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt	PERFORMANCE-PERIODE 2021 - 2023 Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt	PERFORMANCE-PERIODE 2021 - 2024 Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt	PERFORMANCE-PERIODE 2022 - 2024 Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt	PERFORMANCE-PERIODE 2022 - 2025 Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt	PERFORMANCE-PERIODE 2023 - 2025 Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt	PERFORMANCE-PERIODE 2023 - 2026 Anzahl zugeteilte Performance Shares im Gewährungszeitpunkt
Oliver Blume	10.144	12.069	–	6.828	7.264	–	22.393
Arno Antlitz	–	–	9.052	–	10.242	–	18.977
Ralf Brandstätter	–	–	–	–	10.242	–	18.977
Gernot Döllner (seit 01.09.2023)	–	–	–	–	–	–	6.326
Manfred Döss	–	–	–	–	7.041	–	14.233
Markus Duesmann (bis 31.08.2023)	7.608	12.069	–	10.242	–	18.977	–
Gunnar Kilian	10.144	11.342	727	–	10.242	–	18.977
Thomas Schäfer	–	–	–	–	5.121	–	18.977
Thomas Schmall-von Westerholt	–	–	12.069	–	10.242	–	18.977
Hauke Stars	–	–	–	–	9.388	–	18.977
Summe	**27.896**	**35.480**	**21.848**	**17.070**	**69.782**	**18.977**	**156.814**

bb) EPS-Werte

Die folgende Übersicht zeigt, welchen Mindestwert, Zielwert und Maximalwert der Aufsichtsrat zu Beginn der Performance-Periode für den Performance-Share-Plan 2020–2022 festgelegt hat, der im Geschäftsjahr 2023 zur Auszahlung kam, und welcher Ist-Wert beziehungsweise welche Zielerreichung in Prozent erzielt wurde.

PERFORMANCE-PERIODE 2020 – 2022

€	2020	2021	2022
Maximalwert (150 %)	30,0	30,0	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0	20,0	20,0
Mindestwert (50 %)	10,0	10,0	10,0
Ist-Wert	16,66	29,65	29,69
Zielerreichung (in %)	83	148	148

Die nachfolgenden Übersichten zeigen, welche Mindestwerte, Zielwerte und Maximalwerte der Aufsichtsrat zu Beginn der jeweiligen Performance-Perioden 2021–2023 beziehungsweise 2021–2024, 2022–2024 beziehungsweise 2022–2025 und 2023–2025 beziehungsweise 2023–2026 festgelegt hat und welche Ist-Werte beziehungsweise welche Zielerreichungen in Prozent für einzelne Jahre des Bemessungszeitraums bis einschließlich 2023 bereits erzielt wurden. Die Performance-Share-Pläne der Performance-Perioden 2021–2023 beziehungsweise 2021–2024, 2022–2024 beziehungsweise 2022–2025 und 2023–2025 beziehungsweise 2023–2026 waren im Geschäftsjahr 2023 noch nicht fällig und wurden noch nicht ausgezahlt; sie stellen daher keine im Geschäftsjahr 2023 gewährte oder geschuldete Vergütung dar.

PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2023

€	2021	2022	2023
Maximalwert (150 %)	30,0	30,0	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0	20,0	20,0
Mindestwert (50 %)	10,0	10,0	10,0
Ist-Wert	29,65	29,69	31,98
Zielerreichung (in %)	148	148	150

PERFORMANCE-PERIODE 2021 – 2024

€	2021	2022	2023
Maximalwert (150 %)	30,0	30,0	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0	20,0	20,0
Mindestwert (50 %)	10,0	10,0	10,0
Ist-Wert	29,65	29,69	31,98
Zielerreichung (in %)	148	148	150

PERFORMANCE-PERIODE 2022 – 2024

€	2022	2023
Maximalwert (150 %)	30,0	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0	20,0
Mindestwert (50 %)	10,0	10,0
Ist-Wert	29,69	31,98
Zielerreichung (in %)	148	150

PERFORMANCE-PERIODE 2022 – 2025

€	2022	2023
Maximalwert (150 %)	30,0	30,0
Zielwert 100 %-Niveau	20,0	20,0
Mindestwert (50 %)	10,0	10,0
Ist-Wert	29,69	31,98
Zielerreichung (in %)	148	150

PERFORMANCE-PERIODE 2023 – 2025

€	2023
Maximalwert (175 %)	40,5
Zielwert 100 %-Niveau	27,0
Mindestwert (50 %)	18,0
Ist-Wert	31,98
Zielerreichung (in %)	118

PERFORMANCE-PERIODE 2023 – 2026

€	2023
Maximalwert (175 %)	40,5
Zielwert 100 %-Niveau	27,0
Mindestwert (50 %)	18,0
Ist-Wert	31,98
Zielerreichung (in %)	118

cc) Referenzkurse/Dividendenäquivalent der Performance-Periode

Der für die Performance-Periode 2020–2022 maßgebliche Anfangs-Referenzkurs, der Schluss-Referenzkurs sowie das Dividendenäquivalent sind der nachfolgenden Übersicht zu entnehmen.

	PERFORMANCE-PERIODE
	2020 – 2022
Anfangs-Referenzkurs	177,44
Schluss-Referenzkurs	131,74
Dividendenäquivalent	
2020	4,86
2021	4,86
2022	7,56

Die nachfolgende Übersicht zeigt für die noch nicht fälligen und noch nicht ausgezahlten Performance-Share-Pläne der jeweiligen Performance-Perioden 2021–2023 beziehungsweise 2021–2024, 2022–2024 beziehungsweise 2022–2025 und 2023–2025 beziehungsweise 2023–2026 den Anfangs-Referenzkurs, den Schlussreferenzkurs sowie das Dividendenäquivalent.

	PERFORMANCE-PERIODE					
	2021 – 2023	2021 – 2024	2022 – 2024	2022 – 2025	2023 – 2025	2023 – 2026
Anfangs-Referenzkurs	149,14	149,14	175,75	175,75	131,74	131,74
Schluss-Referenzkurs	110,83	–[1]	–[1]	–[1]	–[1]	–[1]
Dividendenäquivalent						
2021	4,86	4,86	–	–	–	–
2022	7,56	7,56	7,56	7,56	–	–
2023	27,82	27,82	27,82	27,82	27,82	27,82

1 Wird am Ende der Performance-Periode ermittelt.

2.2.2 Übereinstimmung mit dem Vergütungssystem

Die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung entspricht den Vorgaben des Vergütungssystems für die Mitglieder des Vorstands. Im Geschäftsjahr 2023 wurde nicht vom geltenden Vergütungssystem abgewichen. Die Auszahlungen aus dem Jahresbonus und dem Performance-Share-Plan waren nicht aufgrund einer Überschreitung der jeweiligen Maximalwerte der einzelnen Vergütungsbestandteile zu kürzen, da 200 % des Zielbetrags des Jahresbonus beziehungsweise 250 % des Zielbetrags des Performance-Share-Plans nicht überschritten wurden. Insgesamt hat die den Vorstandsmitgliedern im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung die im Vergütungssystem vorgesehene Maximalvergütung nicht überschritten. Die Volkswagen AG gewährt Herrn Blume aufgrund des neu abgeschlossenen Dienstvertrags seit dem 1. Januar 2023 die Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG im Umfang von 50 %. Davon abweichend gewährt die Volkswagen AG Herrn Blume die Nebenleistungspauschale eines Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG in voller Höhe. Herr Blume ist zugleich Vorstandsvorsitzender der Porsche AG. Seit dem 1. Januar 2023 gewährt die Porsche AG Herrn Blume die Vergütung eines Vorstandsvorsitzenden der Porsche AG im Umfang von 50 %. Die Porsche AG hat Herrn Blume in Vorbereitung des am 29. September 2022 vollzogenen Börsengangs einen IPO-Bonus zugesagt. Dieser IPO-Bonus ist als Share-Plan mit einer ein-, zwei- und dreijährigen Laufzeit jeweils ab dem Zeitpunkt des Börsengangs ausgestaltet. Herrn Blume wurden im Geschäftsjahr 2022 insgesamt 19.290 virtuelle Vorzugsaktien an der Porsche AG zugeteilt, die auf drei Tranchen zu je 6.430 virtuellen Vorzugsaktien aufgeteilt wurden. Über eine etwaige gewährte und geschuldete Vergütung aus diesem IPO-Bonus wird im Vergütungsbericht desjenigen Geschäftsjahres berichtet,

in dem Herrn Blume die jeweilige Tranche ausgezahlt wird. Die erste Tranche kam im Geschäftsjahr 2023 zur Auszahlung. Die Volkswagen AG hat der Vergütung der Porsche AG vorsorglich als Drittvergütung zugestimmt. Die Vergütung, die die Porsche AG Herrn Blume gewährt, wird im Rahmen der Maximalvergütung sowie des Barvergütungs-Caps der Volkswagen AG berücksichtigt.

2.2.3 Leistungen und Leistungszusagen im Zusammenhang mit der Beendigung der Tätigkeit

a) Leistungen und Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die vorzeitige Beendigung der Tätigkeit

Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands und die Dienstverträge der Vorstandsmitglieder sehen Entlassungsentschädigungen für den Fall des Widerrufs der Bestellung zum Mitglied des Vorstands vor. Die Vorstandsmitglieder erhalten – außer bei Vorliegen eines wichtigen Grundes, der die Gesellschaft zur außerordentlichen Beendigung des Dienstvertrags berechtigt, sowie bei Widerruf der Bestellung wegen grober Pflichtverletzung – eine Abfindung als Bruttobetrag in Höhe der Gesamtvergütung des abgelaufenen Geschäftsjahres, gerechnet ab dem Zeitpunkt der Beendigung der Bestellung zum Mitglied des Vorstands der Gesellschaft bis zum Ende der regulären Bestellungszeit, maximal für zwei Jahre. Etwaige zeitlich begrenzte Leistungen an neu eintretende Vorstandsmitglieder bleiben für die Berechnung außer Betracht. Bei einem Ausscheiden im Laufe des ersten Geschäftsjahres der Bestellung kann für die Berechnung ausnahmsweise auf die voraussichtliche Gesamtvergütung für das laufende Geschäftsjahr abgestellt werden. Die Abfindung wird als Einmalzahlung oder in maximal 24 monatlichen Teilbeträgen ab dem Zeitpunkt der Beendigung der Bestellung zum Vorstandsmitglied der Gesellschaft gezahlt. Vertragliche Vergütungen, die die Gesellschaft für die Zeit ab Beendigung der Bestellung bis zum Ende des Dienstvertrags zahlt, werden auf die Abfindung angerechnet. Nimmt das Vorstandsmitglied nach Beendigung der Bestellung eine andere Tätigkeit auf, verringert sich die Höhe der Abfindung um die Höhe der Einkünfte aus der neuen Tätigkeit. Im Fall der Vereinbarung eines nachvertraglichen Wettbewerbsverbots wird die Abfindung auf die Karenzentschädigung angerechnet.

Den Mitgliedern des Vorstands sind auch für den Fall der vorzeitigen Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt beziehungsweise eine Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt.

Auch im Fall einer vorzeitigen Beendigung werden die variablen Vergütungsbestandteile grundsätzlich nach den vertraglichen Regelungen zu vertraglich vereinbarten Fälligkeitszeitpunkten ausgezahlt. Eine vorzeitige Abrechnung und Auszahlung findet – außer im Fall der Beendigung des Dienstverhältnisses durch dauerhafte Invalidität oder Tod – nicht statt. Eine Zusage von Aktien der Volkswagen AG sieht das Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands nicht vor.

Die Dienstverträge sehen entsprechend der Anregung G.14 DCGK 2022 keine Change of Control-Klausel vor. Vorstandsmitglieder haben daher keinen Anspruch auf für einen etwaigen Change of Control vereinbarte Zahlungen oder sonstige besondere Leistungen (etwa die Zusage von Aktien) von der Volkswagen AG.

PENSIONEN DES VORSTANDS 2023 NACH IAS 19

€	Barwert	Versorgungsaufwendungen im Geschäftsjahr 2023
Oliver Blume	3.975.429,00	663.530,00
Arno Antlitz	1.855.691,00	602.272,00
Ralf Brandstätter	1.371.141,00	599.577,00
Gernot Döllner (seit 01.09.2023)	232.883,00	232.883,00
Manfred Döss	1.182.146,00	445.500,00
Markus Duesmann (bis 31.08.2023)	–	408.474,67
Gunnar Kilian	3.873.261,00	601.860,00
Thomas Schäfer	1.055.174,00	605.432,00
Thomas Schmall-von Westerholt	2.060.312,00	600.719,00
Hauke Stars	1.226.121,00	622.567,00
Summe	**16.832.158,00**	**5.382.814,67**

b) Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder für die reguläre Beendigung der Tätigkeit

Den Mitgliedern des Vorstands sind im Falle der regulären Beendigung ihrer Tätigkeit ein Ruhegehalt einschließlich einer Hinterbliebenenversorgung und für die Dauer des Bezugs des Ruhegehalts die Nutzung von Dienstwagen zugesagt. Die zugesagten Leistungen werden mit Vollendung des 65. Lebensjahres, im Fall von Herrn Blume und Herrn Kilian mit Vollendung des 63. Lebensjahres, gezahlt beziehungsweise zur Verfügung gestellt.

Die Vorstandsmitglieder haben eine beitragsorientierte Leistungszusage erhalten, die sich grundsätzlich nach einer auch für die Tarifmitarbeiter der Volkswagen AG geltenden Betriebsvereinbarung richtet und Alters-, Erwerbsminderungs- sowie Hinterbliebenenleistungen umfasst. Für jedes Jahr der Vorstandsbestellung wird ein Versorgungsbeitrag in Höhe von 40 % des Grundgehalts zum Ende des jeweiligen Kalenderjahres in den Volkswagen Pension Trust e.V. eingebracht. Seit dem Geschäftsjahr 2023 beträgt der Versorgungsbeitrag für Herrn Blume 50 % des Grundgehalts. Im Übrigen wurden die beitragsorientierten Leistungszusagen im Geschäftsjahr 2023 nicht weiter geändert. Aus den jährlichen Versorgungsbeiträgen ergeben sich – nach Maßgabe der Regelungen, die auch für Tarifmitarbeiter Anwendung finden – Bausteine einer grundsätzlich lebenslangen Rentenzahlung.

Die jeweiligen Rentenbausteine sind bei Einbringung in den Volkswagen Pension Trust e.V. unmittelbar unverfallbar. Anstelle der lebenslangen Rentenzahlung kann eine Kapitalleistung wahlweise als Einmal- oder als Ratenzahlung zum Zeitpunkt des Renteneintritts erfolgen.

Die Übersicht auf der vorherigen Seite weist individualisiert für die Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2023 die Pensionen aus, unterteilt in den Barwert und den von der Gesellschaft während des letzten Geschäftsjahres hierfür aufgewandten Betrag.

c) Leistungen und Leistungszusagen an Vorstandsmitglieder, die im Geschäftsjahr 2023 ausgeschieden sind

Im Geschäftsjahr 2023 ist Herr Duesmann aus dem Vorstand ausgeschieden. Herr Duesmann war ursprünglich bis zum Ablauf des 31. März 2025 zum Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG und zusätzlich zum Mitglied des Vorstands der AUDI AG bestellt und zu dessen Vorsitzenden ernannt. Die Volkswagen AG, die AUDI AG und Herr Duesmann haben die Bestellung zum Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG, die Bestellung zum Mitglied des Vorstands der AUDI AG sowie die Ernennung zum Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG einvernehmlich vorzeitig mit Wirkung zum Ablauf des 31. August 2023 beendet. Anlässlich der Beendigung haben die Volkswagen AG, die AUDI AG und Herr Duesmann eine Beendigungsvereinbarung abgeschlossen. Gegenstand der Beendigungsvereinbarung war unter anderem der Fortbestand des Dienstvertrags zwischen Herrn Duesmann und der Volkswagen AG bis zum Ablauf des regulären Beendigungszeitpunkts, also bis zum 31. März 2025. Der Dienstvertrag zwischen Herrn Duesmann und der AUDI AG wurde mit Wirkung zum 31. August 2023 beendet. Die Volkswagen AG hat Herrn Duesmann zugesagt, seine Vergütung bis zur Beendigung des Dienstvertrags weiterzuzahlen. Variable Vergütungsbestandteile werden zum vertraglich vereinbarten Zeitpunkt ausgezahlt; eine vorzeitige Abrechnung und Auszahlung findet nicht statt. Für den Jahresbonus wird jeweils ein Goverance-Faktor von 1,0 zugrunde gelegt. Herr Duesmann erhält von der Volkswagen AG keine Abfindung im Sinne einer Einmalzahlung. Für die fortzuzahlende Vergütung gelten weiterhin die Maximalvergütung sowie das Barvergütungs-Cap. Ab dem 1. April 2025 unterliegt Herr Duesmann für die Dauer eines Jahres einem nachvertraglichen Wettbewerbsverbot, für dessen Beachtung die Volkswagen AG ihm eine Karenzentschädigung in Höhe von 187.500 € brutto monatlich zahlen wird.

2.2.4 Keine Rückforderungen im Geschäftsjahr 2023

Im Geschäftsjahr 2023 hat die Volkswagen AG keine variablen Vergütungsbestandteile von einzelnen Vorstandsmitgliedern zurückgefordert. Bereits die tatbestandlichen Voraussetzungen für eine Rückforderung lagen nicht vor.

IV. Vergütung früherer Vorstandsmitglieder

Nach § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG ist auch über die früheren Vorstandsmitgliedern gewährte und geschuldete Vergütung zu berichten.

1. Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2023 (individualisiert)

Die Pflicht, über die früheren Vorstandsmitgliedern gewährte und geschuldete Vergütung individualisiert zu berichten, erstreckt sich nach § 162 Abs. 5 Satz 2 AktG auf die Vergütung, die bis zum Ablauf von zehn Jahren nach dem Geschäftsjahr gewährt und geschuldet wird, in dem das frühere Vorstandsmitglied das zuletzt bei der Volkswagen AG ausgeübte Vorstands- oder Aufsichtsratsamt beendet hat.

Die folgenden Tabellen weisen individuell für frühere Vorstandsmitglieder, die nach dem Geschäftsjahr 2013 ausgeschieden sind, die im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung aus. Wie bei den amtierenden Vorstandsmitgliedern zählt auch bei den früheren Vorstandsmitgliedern der Anfang des Jahres 2024 für das Geschäftsjahr 2023 ausgezahlte Jahresbonus zu der im Geschäftsjahr 2023 gewährten Vergütung.

2. Gewährte Gesamtvergütung an frühere Vorstandsmitglieder

Über die Vergütung, die früheren Vorstandsmitgliedern im Jahr 2023 gewährt und geschuldet wurde, die ihr zuletzt bei der Volkswagen AG ausgeübtes Amt als Vorstands- oder Aufsichtsratsmitglied bereits vor Beginn des Jahres 2014 beendet haben und denen danach eine im Geschäftsjahr 2023 gewährte und geschuldete Vergütung mehr als zehn Jahre nach ihrem Ausscheiden bei der Volkswagen AG gewährt und geschuldet wurde, ist nach § 162 Abs. 5 Satz 2 AktG nicht individualisiert zu berichten. Solchen früheren Vorstandsmitgliedern und ihren Hinterbliebenen wurden im Geschäftsjahr 2023 insgesamt 8,1 Mio. € gewährt und geschuldet. Für diesen Personenkreis bestanden Verpflichtungen für Pensionen bewertet nach IAS 19 in Höhe von 91,2 Mio. €.

	KARLHEINZ BLESSING	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	189.505,92	9,0
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	6.348,00	0,3
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	1.914.757,98	90,7
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**2.110.611,90**	**100,0**

	HERBERT DIESS	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	–	–
Grundgehalt	2.600.000,00	22,6
Nebenleistungen	178.656,00	1,6
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	4.649.400,00	40,4
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	4.074.355,82	35,4
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**11.502.411,82**	**100,0**
Versorgungsaufwendungen	1.309.315,00	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	**12.811.726,82**	**x**
Maximalvergütung	15.000.000,00	x

	MARKUS DUESMANN[1]	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	–	–
Grundgehalt	500.000,00	29,4
Nebenleistungen	60.041,00	3,5
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	664.200,00	39,0
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	478.701,91	28,1
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**1.702.942,91**	**100,0**
Versorgungsaufwendungen	204.237,33	x
Gesamtvergütung einschließlich Versorgungsaufwendungen	**1.907.180,25**	**x**
Maximalvergütung	4.000.000,00	x

1 Herr Duesmann war bis zum Ablauf des 31. August 2023 amtierendes Vorstandsmitglied. Die Tabelle stellt seine Vergütung nach seinem Ausscheiden aus dem Vorstand dar.

	FRANCISCO JAVIER GARCIA SANZ	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	769.230,12	97,6
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	19.278,00	2,4
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**788.508,12**	**100,0**

	JOCHEM HEIZMANN	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	793.220,40	98,4
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	13.096,15	1,6
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**806.316,55**	**100,0**

	CHRISTINE HOHMANN-DENNHARDT	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	111.847,80	75,4
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	36.564,00	24,6
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**148.411,80**	**100,0**

	MICHAEL MACHT	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	740.869,17	95,8
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	32.349,00	4,2
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**773.218,17**	**100,0**

	MATTHIAS MÜLLER	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	1.266.360,48	64,5
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	18.167,98	0,9
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	679.233,16	34,6
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**1.963.761,62**	**100,0**

	HORST NEUMANN	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	696.855,16	97,3
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	19.240,00	2,7
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**716.095,16**	**100,0**

	LEIF ÖSTLING	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	253.848,12	100,0
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	–	–
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**253.848,12**	**100,0**

	HANS DIETER PÖTSCH	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	859.900,00	96,4
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	31.737,84	3,6
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**891.637,84**	**100,0**

	ANDREAS RENSCHLER	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	370.126,50	25,8
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	26.256,89	1,8
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	1.037.179,20	72,3
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**1.433.562,59**	**100,0**

	ABRAHAM SCHOT	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	–	–
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	–	–
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	1.914.757,98	100,0
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**1.914.757,98**	**100,0**

	RUPERT STADLER	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	–	–
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	23.256,41	100,0
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**23.256,41**	**100,0**

	HILTRUD DOROTHEA WERNER	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	–	–
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	–	–
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	1.914.757,98	100,0
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**1.914.757,98**	**100,0**

	MARTIN WINTERKORN	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	1.321.356,96	97,8
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	29.146,50	2,2
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	–	–
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**1.350.503,46**	**100,0**

	FRANK WITTER	
	2023	
	€	%
Pensionszahlungen	463.652,58	19,4
Grundgehalt	–	–
Nebenleistungen	14.753,37	0,6
Einjährige variable Vergütung/Jahresbonus	–	–
Mehrjährige variable Vergütung/Langzeitbonus (LTI, Performance-Share-Plan 2020 – 2022)	1.914.757,98	80,0
Entlassungsentschädigungen	–	–
Summe gewährte und geschuldete Vergütung	**2.393.163,93**	**100,0**

V. Vergleichende Darstellung

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der amtierenden und früheren Vorstandsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der Volkswagen AG und mit der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr. Bei Vorstandsmitgliedern wird die gewährte und geschuldete Vergütung des Berichtsjahres zu der des Vorjahres in Relation gesetzt.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand des Jahresüberschusses beziehungsweise Jahresfehlbetrags der Volkswagen AG dargestellt. Die Vergütung der Vorstandsmitglieder basiert allerdings auf Konzernkennzahlen. Um noch aussagekräftiger darstellen zu können, wie sich die Vorstandsvergütung im Vergleich zur Ertragsentwicklung verändert hat, werden daher bei der Ertragsentwicklung zudem das Ergebnis nach Steuern, das Operative Ergebnis und die operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns herangezogen, wie sie im Konzernabschluss ausgewiesen werden. Auf diese Weise werden nicht nur bei der Vorstandsvergütung Konzernkennzahlen berücksichtigt, sondern auch bei der Ertragsentwicklung. Die bei der Ertragsentwicklung einbezogenen Konzernkennzahlen bilden ab, wie sich die vom Vorstand verantwortete Unternehmenstätigkeit insgesamt ausgewirkt hat.

Für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird auf den im Anhang des Jahresabschlusses der Volkswagen AG ausgewiesenen Personalaufwand der Volkswagen AG, bereinigt um die Vergütung der Vorstandsmitglieder, abgestellt. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die Anzahl der Arbeitnehmer der Volkswagen AG auf Vollzeitäquivalenzbasis zum 31. Dezember 2023, ohne Berücksichtigung der Vorstandsmitglieder, geteilt.

VI. Peer Group

Die Höhe der Vergütung, des Gesamtvergütungs-Caps sowie der einzelnen Zielsetzungen werden vom Aufsichtsrat regelmäßig überprüft und gegebenenfalls angepasst. Dazu führt der Aufsichtsrat unter anderem einen vertikalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen der Arbeitnehmer der Gesellschaft und einen horizontalen Vergleich mit den Vergütungs- und Beschäftigungsbedingungen von Vorstandsmitgliedern anderer Unternehmen durch. Zur Beurteilung der Üblichkeit der konkreten Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder im Vergleich zu anderen Unternehmen zieht der Aufsichtsrat eine nach seiner Einschätzung geeignete Vergleichsgruppe anderer Unternehmen (Peer Group) heran. Diese Peer Group wird regelmäßig überprüft – zuletzt Ende 2023 – und gegebenenfalls angepasst. Die Peer Group besteht derzeit aus folgenden Unternehmen: BMW, Mercedes-Benz Group, Ford, General Motors, Stellantis, Nissan Motor Corporation, Toyota, BYD, Tesla (ohne Vorstandsvorsitzender), hp, IBM, Uber, SAP, Samsung, General Electric, Siemens, Hitachi und Boeing. Die Unternehmen der Peer Group wurden so ausgewählt, dass sie die strategischen Geschäftsfelder des Volkswagen Konzerns widerspiegeln. Die bis einschließlich 2020 zugrunde gelegte Peer Group wurde nach Verabschiedung der Strategie „TOGETHER 2025“ überarbeitet und letztmalig angepasst. Um der Weiterentwicklung des Geschäftsmodells des Konzerns nach Auffassung des Aufsichtsrats angemessen Rechnung zu tragen, wurden neben den globalen Automobilherstellern auch Technologie- und Dienstleistungsunternehmen, speziell aus den Segmenten Batterie/Elektro, IT/Software und Mobilitätsdienstleistungen in die Peer Group aufgenommen. Ergänzend enthält die Vergleichsgruppe ausgewählte globale Industriekonzerne, die hinsichtlich Entwicklungsfokus, Fertigungstiefe, globaler Ausrichtung und Komplexitätsgrad mit dem Volkswagen Konzern nach Auffassung des Aufsichtsrats vergleichbar erscheinen. In dieser Zusammensetzung repräsentiert die Vergleichsgruppe nach Auffassung des Aufsichtsrats das spezifische Wettbewerbsumfeld des Volkswagen Konzerns auf dem Absatzmarkt wie auch auf dem Rekrutierungsmarkt für Top Executives.

jährliche Veränderung in %	2023 gegenüber 2022[1]	2022 gegenüber 2021[1]	2021 gegenüber 2020[1]
Vorstandsvergütung[2]			
Oliver Blume	+36,1	+49,1	+74,8
Arno Antlitz	–3,5	+28,8	–
Ralf Brandstätter	+3,8	–	–
Gernot Döllner (seit 01.09.2023)	–	–	–
Manfred Döss	+5,3	–	–
Gunnar Kilian	–1,6	+6,6	+128,3
Thomas Schäfer	+92,9	–	–
Thomas Schmall-von Westerholt	–3,5	–3,4	–
Hauke Stars	+5,2	–	–
Karlheinz Blessing	–30,2	+346,3	–83,0
Herbert Diess	+12,5	+19,0	+40,1
Markus Duesmann (bis 31.08.2023)[3]	+33,4	–3,5	–56,6
Francisco Javier Garcia Sanz	–59,2	+56,5	–43,8
Jochem Heizmann	–5,7	–31,4	–50,7
Christine Hohmann-Dennhardt	+2,7	+2,0	+2,7
Michael Macht	+1,6	–1,4	+0,6
Matthias Müller	–72,6	+408,4	–71,4
Horst Neumann	+3,0	+0,3	+0,1
Leif Östling	+3,1	+1,0	+1,0
Hans Dieter Pötsch	+3,3	+2,5	–1,5
Andreas Renschler	–74,3	–0,5	–0,2
Abraham Schot	–32,4	–	–
Rupert Stadler	+2.853,9	–99,8	–73,7
Hiltrud Dorothea Werner	–37,6	–46,0	+6,6
Martin Winterkorn	+9,2	+2,3	+0,2
Frank Witter	–27,2	+22,2	–34,5
Ertragsentwicklung			
Jahresüberschuss/-fehlbetrag der Volkswagen AG	–50,0	+208,8	–36,2
Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns	+13,1	+2,6	+74,8
Operatives Ergebnis des Volkswagen Konzerns	+2,1	+14,8	+99,2
Operative Umsatzrendite des Volkswagen Konzerns	–8,9	+2,6	+79,1
Belegschaft			
Arbeitnehmer der Volkswagen AG	–14,6	+26,9	+9,2

1 Nach der Übergangsvorschrift des § 26j Abs. 2 Satz 2 EGAktG ist bis zum Ablauf des Geschäftsjahres 2025 lediglich die durchschnittliche Vergütung über den Zeitraum seit dem Geschäftsjahr 2020 in die vergleichende Betrachtung einzubeziehen und nicht die durchschnittliche Vergütung der letzten fünf Geschäftsjahre.
2 „Gewährte und geschuldete" Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG.
3 „Gewährte und geschuldete" Vergütung für das gesamte Geschäftsjahr 2023 als amtierendes Vorstandsmitglied sowie nach Ausscheiden aus dem Vorstand.

B. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

I. Grundsätze der Aufsichtsratsvergütung

Als Ergebnis seiner turnusmäßigen Überprüfung der Aufsichtsratsvergütung hat der Aufsichtsrat der Hauptversammlung 2023 eine Anpassung der Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats vorgeschlagen. Die Hauptversammlung am 10. Mai 2023 hat die vorgeschlagene Anpassung der Aufsichtsratsvergütung mit 99,99 % der abgegebenen Stimmen beschlossen. Die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats ist in § 17 der Satzung der Volkswagen Aktiengesellschaft geregelt.

Die Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder der Volkswagen AG sowie die Vergütung für Aufsichtsratstätigkeiten bei Tochterunternehmen bestehen ausschließlich aus erfolgsunabhängigen Vergütungsbestandteilen.

II. Überblick über die Vergütung

Die Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG erhalten je Geschäftsjahr eine feste Vergütung von 170.000 €. Der Vorsitzende des Aufsichtsrats erhält eine feste Vergütung von 510.000 €, sein Stellvertreter erhält eine feste Vergütung von 340.000 €.

Die Mitglieder des Aufsichtsrats erhalten zudem für ihre Tätigkeit in den Ausschüssen des Aufsichtsrats pro Geschäftsjahr eine zusätzliche feste Vergütung von 75.000 € pro Ausschuss, sofern der Ausschuss mindestens einmal im Jahr zur Erfüllung seiner Aufgaben getagt hat. Die Mitgliedschaften im Nominierungs- sowie im Vermittlungsausschuss gemäß § 27 Abs. 3 MitbestG bleiben unberücksichtigt. Die Ausschussvorsitzenden erhalten den doppelten, ihre Stellvertreter den eineinhalbfachen Betrag der vorstehend aufgeführten Ausschussvergütung. Ausschusstätigkeiten werden für höchstens zwei Ausschüsse berücksichtigt, wobei bei Überschreiten dieser Höchstzahl die zwei höchstdotierten Funktionen maßgeblich sind. Aufsichtsratsmitglieder, die nur während eines Teils des Geschäftsjahres dem Aufsichtsrat beziehungsweise einem seiner Ausschüsse angehört haben, erhalten die Vergütung zeitanteilig. Eine auf die Vergütung etwa entfallene Umsatzsteuer erstattet die Gesellschaft.

Für die Teilnahme an einer Sitzung des Aufsichtsrats und eines Ausschusses erhält das jeweilige Mitglied ein Sitzungsgeld von 1.000 €; bei mehreren Sitzungen am Tag wird das Sitzungsgeld nur einmal gezahlt.

Die Vergütung und die Sitzungsgelder sind jeweils zahlbar nach Ende des Geschäftsjahres.

Die Vergütung ermöglicht es, geeignete und qualifizierte Kandidaten für das Amt als Aufsichtsratsmitglied zu gewinnen. Dadurch trägt die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats dazu bei, dass der Aufsichtsrat insgesamt seine Aufgaben zur Überwachung und Beratung des Vorstands sachgerecht und kompetent wahrnehmen kann. Auch die Beschränkung auf eine Festvergütung trägt diesen Aufgaben des Aufsichtsrats Rechnung. Die Beschränkung setzt für die Aufsichtsratsmitglieder einen Anreiz, bei der Wahrnehmung ihrer Überwachungs- und Beratungsaufgaben die Geschäftsführung des Vorstands angemessen zu hinterfragen, ohne sich dabei vorrangig an der Entwicklung operativer Kennziffern zu orientieren.

Für den Zeitraum nach der Beendigung des Amts erhalten ausgeschiedene Mitglieder des Aufsichtsrats von der Volkswagen AG keine Vergütung mehr.

III. Sonstiges

Die Volkswagen AG erstattet den Mitgliedern des Aufsichtsrats die im Rahmen ihrer Tätigkeit entstehenden Auslagen. Die Mitglieder des Aufsichtsrats waren im Übrigen gemäß § 17 Abs. 7 Satz 2 der Satzung der Volkswagen AG im Berichtsjahr in eine von der Gesellschaft in ihrem Interesse abgeschlossene Haftpflichtversicherung (D&O-Versicherung) einbezogen. Die Prämien für die D&O-Versicherung entrichtete die Gesellschaft. Es bestand ein Selbstbehalt in Höhe eines Brutto-Jahresbetrags der festen Vergütung für Aufsichtsratsmitglieder. Eine Selbstverpflichtung der Mitglieder des Aufsichtsrats zum Erwerb und Halten von Aktien an der Volkswagen AG besteht nicht.

IV. Vergütung an Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2023

1. Aufsichtsratsmitglieder im Geschäftsjahr 2023

Die im Geschäftsjahr 2023 amtierenden Mitglieder des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind in der folgenden Tabelle aufgeführt.

2. Gewährte und geschuldete Vergütung

Die folgende Tabelle zeigt die den einzelnen Aufsichtsratsmitgliedern individuell gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2023. Dabei liegt dem Begriff „gewährte und geschuldete“ Vergütung dasselbe Verständnis zugrunde wie im Abschnitt „2. Gewährte und geschuldete Vergütung im Geschäftsjahr 2023“ dieses Vergütungsberichts erläutert. Die in der Tabelle ausgewiesene Vergütung bildet daher die im Geschäftsjahr 2023 tatsächlich zugeflossenen Beträge ab.

€ (%)	FESTE VERGÜTUNG 2023	TÄTIGKEIT IN DEN AUSSCHÜSSEN 2023	SITZUNGS-GELDER 2023	GESAMT 2023	VERGÜTUNGEN AUS ANDEREN KONZERN-MANDATEN[1] 2023
Hans Dieter Pötsch	510.000,00	150.000,00	16.000,00	**676.000,00**	586.000,00
	(75,4)	(22,2)	(2,4)		
Jörg Hofmann[1]	340.000,00	112.500,00	15.000,00	**467.500,00**	–
	(72,7)	(24,1)	(3,2)		
Hessa Sultan Al Jaber	170.000,00	–	7.000,00	**177.000,00**	–
	(96,0)		(4,0)		
Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud	170.000,00	150.000,00	9.000,00	**329.000,00**	–
	(51,7)	(45,6)	(2,7)		
Harald Buck[1]	170.000,00	–	8.000,00	**178.000,00**	239.000,00
	(95,5)		(4,5)		
Matías Carnero Sojo[3]	–	–	–	**–**	–
Daniela Cavallo[1]	170.000,00	187.500,00	17.000,00	**374.500,00**	89.658,00
	(45,4)	(50,1)	(4,5)		
Julia Willie Hamburg[2]	170.000,00	–	6.000,00	**176.000,00**	–
	(96,6)		(3,4)		
Marianne Heiß	170.000,00	75.000,00	11.000,00	**256.000,00**	75.000,00
	(66,4)	(29,3)	(4,3)		
Arno Homburg[1]	170.000,00	–	7.000,00	**177.000,00**	–
	(96,0)		(4,0)		
Günther Horvath (seit 28.02.2023)	142.520,55	–	7.000,00	**149.520,55**	–
	(95,3)		(4,7)		
Simone Mahler (bis 31.05.2023)[1]	70.328,77	–	3.000,00	**73.328,77**	–
	(95,9)		(4,1)		
Peter Mosch (bis 31.12.2023)[1]	170.000,00	75.000,00	16.000,00	**261.000,00**	186.250,00
	(65,1)	(28,7)	(6,1)		
Daniela Nowak[1]	170.000,00	–	8.000,00	**178.000,00**	–
	(95,5)		(4,5)		
Hans Michel Piëch	170.000,00	75.000,00	14.000,00	**259.000,00**	241.500,00
	(65,6)	(29,0)	(5,4)		
Ferdinand Oliver Porsche	170.000,00	75.000,00	11.000,00	**256.000,00**	291.500,00
	(66,4)	(29,3)	(4,3)		
Wolfgang Porsche	170.000,00	75.000,00	13.000,00	**258.000,00**	471.500,00
	(65,9)	(29,1)	(5,0)		
Jens Rothe (bis 03.03.2023)[1]	28.876,71	25.479,45	4.000,00	**58.356,16**	–
	(49,5)	(43,7)	(6,9)		
Gerardo Scarpino (seit 21.04.2023)[1]	118.301,37	99.863,01	12.000,00	**230.164,38**	2.500,00
	(51,4)	(43,4)	(5,2)		
Karina Schnur (seit 11.07.2023)[1]	80.575,34	–	3.000,00	**83.575,34**	180.242,00
	(96,4)		(3,6)		
Conny Schönhardt[1]	170.000,00	75.000,00	11.000,00	**256.000,00**	–
	(66,4)	(29,3)	(4,3)		
Stephan Weil[2]	170.000,00	75.000,00	14.000,00	**259.000,00**	–
	(65,6)	(29,0)	(5,4)		
Summe	**3.670.602,74**	**1.250.342,46**	**212.000,00**	**5.132.945,20**	**2.363.150,00**

1 Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Aufsichtsratsvergütung nach den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbundes an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.
2 Diese Aufsichtsratsmitglieder sind gemäß § 5 Abs. 3 Niedersächsisches Ministergesetz verpflichtet, die für ihre Tätigkeit im Aufsichtsrat gezahlten Vergütungen an das Land Niedersachsen abzuführen, sobald und soweit sie 6.200 € im Jahr übersteigen. Vergütungen in diesem Sinne sind: Aufsichtsratsvergütungen sowie Sitzungsgelder, soweit sie den Betrag von 200 € übersteigen.
3 Herr Carnero Sojo verzichtete vollständig auf seine Vergütung für das Geschäftsjahr 2023.

V. Vergleichende Darstellung

Die folgende Tabelle zeigt einen Vergleich der prozentualen Veränderung der Vergütung der Aufsichtsratsmitglieder mit der Ertragsentwicklung der Volkswagen AG und mit der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis gegenüber dem Vorjahr.

Die Ertragsentwicklung wird dabei anhand des Jahresüberschusses beziehungsweise Jahresfehlbetrags der Volkswagen AG dargestellt. Als Konzernkennzahl wird zudem das Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns herangezogen.

Für den Vergleich mit der Entwicklung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird auf den im Anhang des Jahresabschlusses der Volkswagen AG ausgewiesenen Personalaufwand der Volkswagen AG, bereinigt um die Vergütung der Vorstandsmitglieder, abgestellt. Der so bereinigte Personalaufwand wird durch die Anzahl der Arbeitnehmer der Volkswagen AG auf Vollzeitäquivalenzbasis zum 31. Dezember 2023, ohne Berücksichtigung der Vorstandsmitglieder, geteilt.

jährliche Veränderung in %	2023 gegenüber 2022[1]	2022 gegenüber 2021[1]	2021 gegenüber 2020[1]
Aufsichtsratsvergütung[2]			
Hans Dieter Pötsch	+35,3	+2,0	+1,5
Jörg Hofmann	+49,8	+7,6	–3,0
Hessa Sultan Al Jaber	+59,5	+4,7	–2,8
Mansoor Ebrahim Al-Mahmoud	+189,2	–	–
Harald Buck	+105,4	–	–
Matías Carnero Sojo	–	–	–
Daniela Cavallo	+23,9	+67,9	–
Julia Willie Hamburg	+965,3	–	–
Marianne Heiß	+35,7	–0,7	+2,6
Arno Homburg	+136,5	–	–
Günther Horvath (seit 28.02.2023)	–	–	–
Simone Mahler (bis 31.05.2023)	–2,0	–	–
Peter Mosch (bis 31.12.2023)	+11,7	+6,4	+2,1
Daniela Nowak	+137,9	–	–
Hans Michel Piëch	+33,1	+5,4	+13,5
Ferdinand Oliver Porsche	+37,6	–6,8	+3,1
Wolfgang Porsche	+55,0	–2,3	+8,9
Jens Rothe (bis 03.03.2023)	–67,7	+754,5	–
Gerardo Scarpino (seit 21.04.2023)	–	–	–
Karina Schnur (seit 11.07.2023)	–	–	–
Conny Schönhardt	+51,5	+4,3	–3,0
Stephan Weil	+40,0	+13,5	–4,1
Ertragsentwicklung			
Jahresüberschuss/-fehlbetrag der Volkswagen AG	–50,0	+208,8	–36,2
Ergebnis nach Steuern des Volkswagen Konzerns	+13,1	+2,6	+74,8
Belegschaft			
Arbeitnehmer der Volkswagen AG	–14,6	+26,9	+9,2

1 Nach der Übergangsvorschrift des § 26j Abs. 2 Satz 2 EGAktG ist bis zum Ablauf des Geschäftsjahrs 2025 lediglich die durchschnittliche Vergütung über den Zeitraum seit dem Geschäftsjahr 2020 in die vergleichende Betrachtung einzubeziehen und nicht die durchschnittliche Vergütung der letzten fünf Geschäftsjahre.
2 „Gewährte und geschuldete" Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG.

4

Konzernlagebericht

(Zusammengefasster Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG)

93 Ziele und Strategien
99 Steuerung und Kennzahlen
102 Struktur und Geschäftstätigkeit
106 Übernahmerechtliche Angaben
109 Geschäftsverlauf
125 Aktie und Anleihen
133 Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage
152 Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)
157 Nachhaltige Wertsteigerung
196 EU-Taxonomie
213 Prognosebericht
222 Risiko- und Chancenbericht
263 Aussichten für das Jahr 2024

Ziele und Strategien

Mit der Konzernstrategie „NEW AUTO – Mobility for generations to come“ bereiten wir uns auf die globalen Veränderungen der Mobilität vor und treiben damit die Transformation von Volkswagen zu einem Anbieter nachhaltiger Mobilität maßgeblich voran.

Vor dem Hintergrund des sich rasant verändernden Umfelds und den daraus resultierenden Herausforderungen hat der Konzernvorstand im Mai 2021 mit Zustimmung des Aufsichtsrats die Konzernstrategie „NEW AUTO – Mobility for generations to come“ mit dem Fokus auf die Mobilitätswelt im Jahr 2030 beschlossen.

Die Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und Digitalisierung schreitet mit der technologischen Weiterentwicklung rasant voran. Demnach erwarten wir, dass der Markt für Elektrofahrzeuge in den nächsten Jahren weiterwachsen wird, weshalb die kosteneffiziente und nachhaltige Produktion von Batteriesystemen und der Ausbau der Ladeinfrastruktur erfolgsentscheidend sein werden.

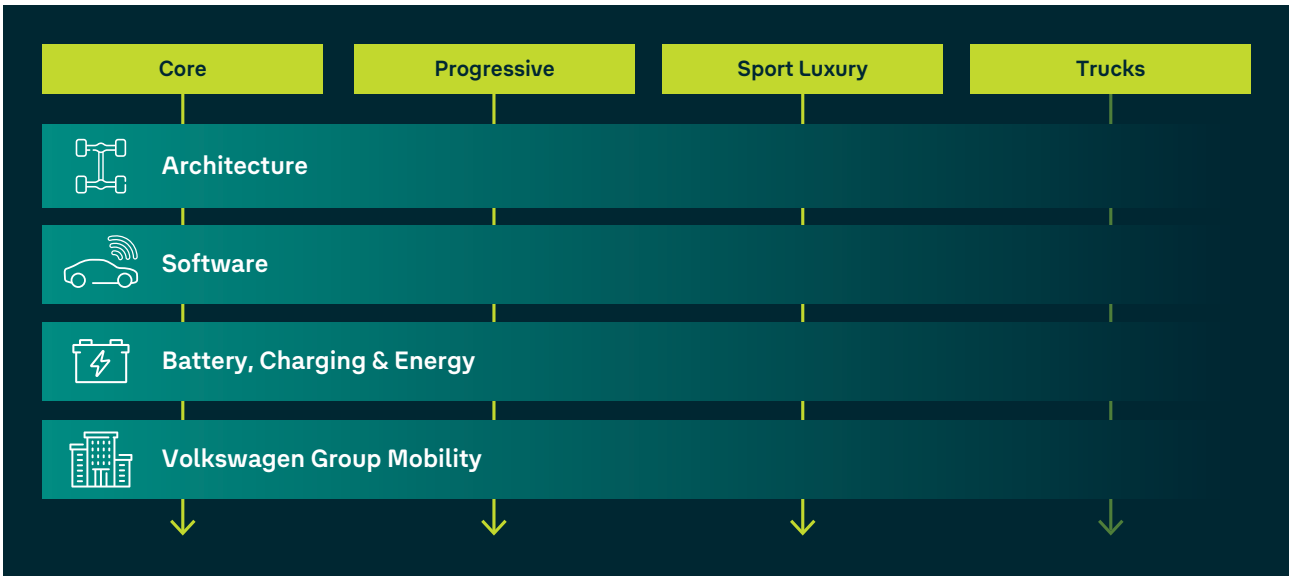
Weitreichendere Veränderungen für die Automobilindustrie wird jedoch der Übergang zu vernetzten, intelligenten und schließlich auch autonom fahrenden Fahrzeugen mit sich bringen. Das autonome Fahren wird das Mobilitätserlebnis der Kunden nachhaltig verändern und darüber hinaus den Weg für neue Geschäftsmodelle ebnen. Dabei werden sich die Einnahmequellen schrittweise verschieben und über das Kernprodukt Automobil hinaus erweitern. Voraussetzung hierfür ist der Ausbau von Entwicklungsfähigkeiten im Bereich Software, um die Kunden mit stetig verbesserten digitalen Funktionen begeistern zu können.

Gleichermaßen wie die technologischen Trends stellen zunehmend auch weltwirtschaftliche und geopolitische Rahmenbedingungen erhöhte Herausforderungen an die Automobilindustrie, beispielsweise der wirtschaftliche Einfluss der größten Mobilitätsmärkte China, USA und Europa sowie deren divergierende Entwicklung.

Nachhaltigkeit wird weiterhin ein Leitmotiv für das wirtschaftliche Handeln sein und wird zudem an Relevanz gewinnen. Treiber hierfür sind die zunehmend wahrnehmbaren Folgen des Klimawandels, das geschärfte Kundenbewusstsein hin zu einer nachhaltigen Lebensweise und nicht zuletzt Rahmenbedingungen wie das Pariser Klimaschutzabkommen. Auf unserem Weg vom Automobilhersteller zum Mobilitätskonzern haben wir mit NEW AUTO unsere Prioritäten neu geordnet und stellen uns zukunftsgerichtet auf. Dabei behalten wir unser Ziel, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu sein, fest im Blick und richten den Konzern fokussierter, effizienter, innovativer, kundennäher, nachhaltiger und konsequent auf profitables Wachstum aus.

Hierfür haben wir über die Markengruppen hinweg klar definierte Konzerninitiativen festgelegt mit dem Fokus auf unsere zentralen Technologieplattformen: „Architecture“, „Software“, „Battery, Charging & Energy“ sowie „Volkswagen Group Mobility“. Des Weiteren bilden Basisinitiativen die Grundlage für die strategische Ausrichtung des Volkswagen Konzerns. Hierzu zählen: „ESG, Decarbonization & Integrity“, „Business Model 2.0“, die Regionen „Nordamerika (NAR)“ und „China“, „Group Steering Model“, „People & Transformation“ sowie „Financing the Transformation“, welche nachfolgend beschrieben werden.

NEW AUTO MIT FOKUS AUF DIE TECHNOLOGIEPLATTFORMEN



Für die unterjährige Operationalisierung der Strategie werden die wichtigsten Ziele jedes Kalenderjahres definiert und ein TOP 10 Programm auf Konzernebene ausgearbeitet. Ein besonderes Augenmerk lag für 2023 im Rahmen des Konzern TOP 10 Programms auf den Bereichen finanzielle Robustheit und Planung, Produkte, die Regionen China und Nordamerika, Software, Technologien, Batterie und Laden, Mobilitätslösungen, Nachhaltigkeit und Kapitalmärkte. Diese TOP-10-Programm-Methodik wurde von vielen Bereichen in deren Funktionalbereichsstrategien übernommen und wird zur beschleunigten Umsetzung der Strategie mit hohem Fokus verwendet.

Um den Fortschritt unserer Fokusthemen – bestehend aus den Initiativen der NEW AUTO Strategie und den für das Geschäftsjahr gültigen Zielen des TOP 10 Programms des Konzerns – für das Management und die Mitarbeiter möglichst transparent zu gestalten, hat der Konzernvorstand entschieden, die strategischen Ziele und Meilensteine mittels der OKR-Methode (Objectives and Key Results) zu strukturieren und regelmäßig zu messen. Dementsprechend werden für alle Fokusthemen strategische Ziele (Objectives) und anvisierte Zwischenergebnisse (Key Results) definiert. Diese sollen im Wesentlichen durch zeitlich limitierte Projekte und Arbeitspakete realisiert werden, denen auch Kennzahlen zugeordnet sind. Der Erreichungsgrad wird in der Regel dreimal jährlich dem Vorstand aufgezeigt. So werden die Relevanz der Fokusthemen, deren Ziele und Meilensteine sowie Projekte und Arbeitspakete regelmäßig auf Konzernebene überprüft, ihre Ausrichtung fortlaufend kontrolliert und wenn nötig adjustiert oder in den Regelbetrieb überführt.

Über im Geschäftsjahr wesentliche erreichte Ziele und Zwischenergebnisse berichten wir in den Kapiteln „Steuerung und Kennzahlen“, „Struktur und Geschäftstätigkeit“ und „Nachhaltige Wertsteigerung“.

ARCHITECTURE

Eine zukunftsorientierte Mechatronikplattform soll das Rückgrat für Innovationen, Technologien und die nachhaltige Wettbewerbsfähigkeit bei Volkswagen bilden. Mit der Scalable Systems Platform (SSP) entsteht die nächste Generation einer rein elektrischen, volldigitalen und hochskalierbaren Mechatronikplattform auf Basis einer einheitlichen Software-Architektur. Über alle Marken hinweg will der Volkswagen Konzern seinen Kunden mit dieser einheitlichen und vom Kleinstwagen bis zur Oberklasse skalierbaren Plattform innovative Funktionalitäten und Technologien in den Fahrzeugen schnell und effizient zur Verfügung stellen. Durch Reduzierung der Komplexität und Variantenvielfalt soll die SSP mit geringerem Investitionsbedarf maximale Synergien sowie schnelle und regelmäßige Technologie-Updates ermöglichen und dabei die für die einzelnen Marken erforderliche Produktdifferenzierung im Konzernportfolio gewährleisten.

SOFTWARE

Mit dem konzerneigenen Software- und Technologieunternehmen CARIAD sollen die technische Grundlage für datenbasierte Geschäftsmodelle, neue Mobilitätsdienste und automatisiertes Fahren (Level 4) geschaffen und markenübergreifend Synergieeffekte gehoben werden. Dabei verfolgen wir die folgende Strategie: Software für zentrale Kontrollpunkte im Fahrzeug wollen wir selbst oder gemeinsam in strategischen Partnerschaften entwickeln. CARIAD arbeitet mit führenden Technologieunternehmen zusammen, um weitere innovative Lösungen zu integrieren.

Gemeinsam mit den Marken Porsche und Audi arbeitet CARIAD an der Einführung der neuen Plattform E³ 1.2. Sie optimiert das Zusammenspiel von Hardware und Fahrzeugsoftware und soll auch als zentraler Hebel für die datengetriebene Entwicklung und die Einführung neuer Dienste auch nach dem Produktionsstart der Fahrzeuge dienen.

Langfristig soll die einheitliche Software-Architektur E³ 2.0 die Grundlage für ein komplettes digitales Ökosystem bilden, das den Kunden eine Vielzahl softwarebasierter Services über den gesamten Produkt-Lebenszyklus anbietet. Die Architektur E³ 2.0 stellt mit ihrem softwarezentrierten Ansatz einen Paradigmenwechsel in der Fahrzeugentwicklung dar. Sie soll die Grundlage für Software Defined Vehicles des Volkswagen Konzerns bilden. Ziel ist es, dass jede benötigte oder nachgefragte Funktion und jeder Service jederzeit für die Kunden in unterschiedlichen Märkten individuell zugeschnitten und abrufbar zur Verfügung steht. Damit erschließen wir uns auch neue Ertragsquellen.

Anwendungen im Bereich des automatisierten Fahrens auf unterschiedlichen Leistungsebenen (bis Level 4) sollen schrittweise in den neuen Fahrzeugmodellen der Konzernmarken eingeführt werden. CARIAD verantwortet dabei die Entwicklung von Software und eines Technologie-Stacks für automatisiertes Fahren.

BATTERY, CHARGING & ENERGY – CELL AND BATTERY STRATEGY

Ein wichtiger Kostenfaktor bei Elektrofahrzeugen ist die Schlüsselkomponente Batterie. Neben dem Preis entscheiden auch Reichweite und Ladegeschwindigkeit über Attraktivität und Markterfolg der E-Mobilität. Um unser Ziel, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu werden, erreichen zu können, wollen wir uns zu einem profitablen Experten entlang des gesamten Batterielebenszyklus entwickeln. Dazu bündelt die Tech-Initiative „Cell and Battery Strategy“ konzernweites Know-how und treibt den Transformationsprozess zusammen mit unseren strategischen Partnern voran.

Dies umfasst unter anderem die Batterieentwicklung, die Zellproduktion, die vertikale Integration, Großspeichersysteme und das Recycling. Unser vorrangiges Ziel ist es, die Batteriezelltechnologie – auch zusammen mit Partnern – zu einer Kernkompetenz im Konzern auszubauen. Im Mittelpunkt wird hierbei die sogenannte Einheitszelle (Unified Cell) stehen, die unterschiedliche Zellchemien enthalten kann und bis zum Jahr 2030 in bis zu 80 % der Konzernmodelle zum Einsatz kommen soll. Die dadurch entstehenden Skaleneffekte sollen die Kosten um bis zu 50 % senken und uns so eine führende Kostenposition sichern. Um den hohen Bedarf an Batteriezellen zu decken, plant Volkswagen weltweit eigene Gigafabriken aufzubauen. Der Grundstein hierfür wurde in Salzgitter/Deutschland gelegt. Unter Verwendung des Standardfabrikkonzepts sollen zügig und investitionsoptimiert Valencia/Spanien und St. Thomas/Kanada folgen. So soll der rasant ansteigende Bedarf an Batteriezellen bis 2030 etwa zur Hälfte selbst gedeckt werden.

BATTERY, CHARGING & ENERGY – CHARGING AND ENERGY SERVICES

Als zentrale Voraussetzung für eine beschleunigte Transformation zur batterieelektrischen Zukunftsmobilität wird eine nachhaltige und stabile Lade- und Energieinfrastruktur benötigt. Daher streben wir an, zukünftig auch ein ganzheitlicher Lade- und Energieservicedienstleister zu sein. Wir investieren intensiv in den weltweiten Aufbau eines offenen Schnellladenetzes. Bis zum Jahr 2025 sind gemeinsam mit Partnern rund 45.000 Schnellladepunkte (HPC – High Power Charging-Punkte) in Europa, China und den USA geplant. Die Produktpalette umfasst zudem die gesamte Bandbreite der Ladelösungen für Privatkunden und Unternehmen. Neben der eigenen Wallbox und der flexiblen Schnellladesäule (Flexpole) rücken besonders vertragsbasierte Ladedienste und smarte Ökostrom-Tarife in den Mittelpunkt. Ladevorgänge sollen dann gezielt so gesteuert werden, dass erneuerbare Energien geladen und Stromnetze entlastet werden können. Im nächsten Schritt will Volkswagen

das E-Auto als mobile Powerbank nutzen und dazu beitragen, dass Elektroautos als zusätzlicher Speicher fungieren und künftig zu einem aktiven Teil des Energiesystems werden können. Volkswagen will seine Kunden dadurch zu einem Teil des Smart-Charging- und Energie-Ökosystems für dekarbonisierte Mobilität machen. Somit wollen wir die knappen Ressourcen der Elektroökonomie weitsichtig einsetzen.

VOLKSWAGEN GROUP MOBILITY

Gemäß dem Leitspruch „Mobility for generations to come“ entwickelt der Volkswagen Konzern, unter Berücksichtigung globaler Trends und sich verändernder Kundenbedürfnisse, die Mobilitätslösungen der Zukunft. In den kommenden Jahren will der Konzern alle Mobilitätsangebote seiner Marken auf einer Mobilitätsplattform bündeln. Hierbei soll das autonome Fahren im Zusammenspiel mit neuen Mobilitätskonzepten den Wandel für Volkswagen zu einem führenden Anbieter nachhaltiger Mobilität kennzeichnen. Eine Fahrzeugflotte, die alle unterschiedlichen Services von Autovermietung, Auto-Abonnement bis hin zu Ridepooling abdeckt, soll hohe Verfügbarkeit, Auslastung und Rentabilität sicherstellen. Mit diesen Konzepten wollen wir Marktanteile erobern sowie langfristig wettbewerbsfähige und attraktive Margen generieren.

ESG, DECARBONIZATION AND INTEGRITY

Environmental, Social, Governance (ESG) beschreiben die Grundprinzipien nachhaltigen Wirtschaftens. Stakeholder des Konzerns (zum Beispiel Investoren, Beschäftigte, Kunden und NGOs) haben hohe Erwartungen an die ESG-Leistung des Unternehmens, unter anderem in Themenfeldern wie Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft und Integrität, aber auch an das Verhalten als Arbeitgeber und als Teil der Gesellschaft. Die ESG-Leistung beeinflusst deshalb direkt die Marktkapitalisierung, Kapitalkosten und Investitionstätigkeit des Konzerns. Bei Nachhaltigkeitsratings streben wir eine Top-Platzierung im Verhältnis zu unseren Wettbewerbern an. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO_2-neutrales Unternehmen zu sein. Außerdem haben wir uns zum Ziel gesetzt, eine CO_2-Reduktion von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen über den gesamten Lebenszyklus von 30 % in 2030 im Vergleich zu 2018 zu erreichen. Hierbei suchen wir nach Optionen, um den Anteil der Nutzung von erneuerbaren Energien in der Produktentstehung und an kreislauffähigen Materialien in unseren Fahrzeugen zu erhöhen. Zudem möchten wir als Benchmark für ethisch handelnde Unternehmen gelten. Volkswagen sieht sich als ein Arbeitgeber, der die Chancengleichheit fördert (equal opportunity employer). Das Management des Konzerns soll daher bis 2025 mindestens zu einem Fünftel aus Frauen und mindestens zu einem Viertel aus internationalen Managern bestehen.

BUSINESS MODEL 2.0

In der Basisinitiative „Business Model 2.0“ wird ein konzernweites Portfolio an Diensten entwickelt, das die Schaffung eines nahtlosen und innovativen Produkterlebnisses verfolgt, um Marken, Kunden, Händler, unsere Partner sowie ganze Märkte miteinander zu verbinden. Die dafür benötigte Schlüsseltechnologie soll bis 2030 in einem Großteil der plattformbasierten Fahrzeuge integriert sein. Über vernetzte Fahrzeuge sollen die Marken des Konzerns zukünftig in der Lage sein, mit den Kunden über den gesamten Fahrzeuglebenszyklus hinweg in Kontakt zu bleiben und somit Dienste und Funktionen anzubieten, die auf deren individuelle Bedürfnisse eingehen. So kann ein wettbewerbsfähiges, datengetriebenes Serviceportfolio aufgebaut werden, das unsere starke Position im automobilen Umfeld auch zukünftig erhalten soll.

REGION NORDAMERIKA (NAR)

Die Region Nordamerika, und hier insbesondere die USA, hat für den Volkswagen Konzern ein großes Wachstumspotenzial, vor allem mit Blick auf die E-Mobilität. Bis 2030 soll Nordamerika zur dritten Kernregion neben Europa und China werden. Unser Ziel ist es, dort bis dahin den Gesamtmarktanteil des Volkswagen Konzerns sehr stark zu steigern.

Wir streben an, uns mit starken Marken in der Region weiterzuentwickeln und uns mit marktspezifischen Produkten zukunftsgerichtet aufzustellen.

Zudem wollen wir überproportional am Wachstum zunehmend elektrifizierter Märkte in den USA und Kanada partizipieren, hierzu unser konzernweites Angebot an vollelektrischen Modellen massiv ausbauen und um speziell für diese Märkte entwickelte Modelle erweitern. Mit unserer neuen Fahrzeugmarke Scout wollen wir mit marktspezifischen Produkten die Kernsegmente des nordamerikanischen Elektrofahrzeugmarktes adressieren. So soll der Anteil batterieelektrischer Fahrzeuge an unseren Verkäufen in den USA und Kanada bis 2030 auf 55 % steigen.

Zusätzlich wollen wir das Synergiepotenzial in der Region maximieren und mehr Know-how, industrielle Kapazitäten und vertikale Wertschöpfung in der Region Nordamerika aufbauen.

REGION CHINA

Für den Volkswagen Konzern ist China als größter Einzelmarkt von hoher strategischer Bedeutung. Alle wichtigen Maßnahmen werden daher in dieser strategischen Basisinitiative gebündelt, um die Erfolgsgeschichte von Volkswagen in China fortzuschreiben. Hierzu zählen unter anderem lokalisierte und auf den Markt zugeschnittene Entwicklungsaktivitäten (in China für China-Ansatz), wettbewerbsfähige Produkte, die Vertiefung unserer bestehenden sowie der Aufbau neuer Partnerschaften sowie ein umfassendes Maßnahmenprogramm zur nachhaltigen Reduzierung von Kosten zur langfristigen Absicherung der Profitabilität.

Unser Ziel ist es, im Jahr 2030 in China eine führende Rolle als internationaler Mobilitätsanbieter und als Hersteller von vollvernetzten Fahrzeugen einzunehmen. Im Rahmen unserer Lokalisierungsstrategie (in China für China), wollen wir deshalb in den kommenden Jahren unsere lokalen Entwicklungskapazitäten stärker bündeln und ausbauen. Auf diese Weise wollen wir die Entwicklung intelligenter, vollvernetzer Fahrzeuge (Intelligent-Connected-Vehicle - ICV) wesentlich beschleunigen und unseren chinesischen Kunden schneller maßgeschneiderte Produkte anbieten können. Im Markt mit konventionell angetriebenen Fahrzeugen wollen wir unsere Marktanteile mit neuen Fahrzeugen weiter stärken und nachhaltig sichern, da diese auch zukünftig mit hoher Stückzahl einen entsprechenden Beitrag zur Profitabilität leisten sollen.

GROUP STEERING MODEL

Um die Ziele der Konzernstrategie zu erreichen und somit den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns zu sichern, nehmen wir eine weitreichende Optimierung unseres Konzernsteuerungsmodells vor. Es ist essenziell, dass Mechanismen zur schnellen Entscheidungsfindung, zur Entwicklung und Anwendung von Plattformtechnologien sowie zur Hebung von Synergien auf konstant hohem Level etabliert und permanent weiterentwickelt werden. Das aktualisierte Konzernsteuerungsmodell stellt die Markengruppen und die Technologieplattformen in den Vordergrund, um letztgenannte unter Berücksichtigung von Synergien über das gesamte Konzernproduktportfolio zu skalieren. Auf dieser Logik baut ein neuer effizienzoptimierter Strategie- und Produktplanungsprozess auf. Das Maßnahmenpaket dieser Initiative schärft die Abgrenzung von Rollen und Verantwortlichkeiten im Konzern und steigert diesbezüglich die Transparenz nach innen und außen. Zudem fördert es das Unternehmertum der eigenständigen Einheiten und Marken und stärkt gleichzeitig die Zusammenarbeit im gesamten Konzern.

PEOPLE & TRANSFORMATION

Mit dem Wandel zu einem globalen Tech-Unternehmen wird der Volkswagen Konzern die größte Personaltransformation seiner Geschichte bestreiten. Um auch in Zukunft die Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns sichern zu können, müssen wir die besten Talente gewinnen und die bereits Beschäftigten bei Bedarf mit umfangreichen Qualifizierungsmaßnahmen unterstützen. Dabei streben wir eine langfristige Bindung der Mitarbeiter an. Hierbei ist es elementar, auf die sich verändernden Bedürfnisse der Mitarbeiter einzugehen und ein hervorragendes Mitarbeitererlebnis zu bieten. Um die ambitionierten Ziele unseres Konzerns zu erreichen, müssen wir darüber hinaus ein Umfeld für leistungsfähige Teams schaffen und fördern, welches in einer starken, nachhaltigen und sozialverantwortlichen Unternehmenskultur mündet, die das Zusammengehörigkeitsgefühl und die Loyalität zum Unternehmen unterstützt. Ein weiterer Schwerpunkt liegt darauf, das Unternehmen in Übereinstimmung mit der Gesellschaft und der Umwelt auszurichten.

FINANCING THE TRANSFORMATION

Die durch Digitalisierung und Elektrifizierung getriebene Transformation erfordert umfassende Investitionen. Um diesen Finanzierungsbedarf zu decken, beabsichtigt die Basisinitiative „Financing the Transformation“ noch mehr konzernweite Synergien über alle Funktionsbereiche entlang der Wertschöpfungskette mit dem Fokus auf Kosten und Effizienz zu heben. So hat sich der Konzern zum Ziel gesetzt, nachhaltig seine Fixkostenstruktur, die Produktivität der Werke, die Kosten der Beschaffung, die Vertriebskosten und das Working-Capital Management zu optimieren.

STRATEGISCHE FINANZKENNZAHLEN

	2022	Ziel 2030
Operative Umsatzrendite	8,1 %	9 bis 11 %
Investitionsquote im Konzernbereich Automobile	13,6 %	~9 %
Cash Conversion Rate im Konzernbereich Automobile[1]	29,2 %	>60 %
Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile	43,0 Mrd. €[2] 15,4 %	~10 % der Umsatzerlöse des Konzerns
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile	12,0 %	>18 %

1 Netto-Cashflow im Verhältnis zum Operativen Ergebnis des Konzernbereichs Automobile
2 Inklusive der Mittelzuflüsse aus dem Börsengang der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG.

Steuerung und Kennzahlen

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

Die Leistungsfähigkeit und der Erfolg des Volkswagen Konzerns drücken sich sowohl in finanziellen als auch in nichtfinanziellen Kennzahlen aus.

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

STEUERUNGSPROZESS IM VOLKSWAGEN KONZERN

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

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

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

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

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

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

SPITZENKENNZAHLEN DER KONZERNSTEUERUNG

Im Rahmen unseres neuen Führungsmodells haben wir die Spitzenkennzahlen im Volkswagen Konzern angepasst. Diese umfassen nun:

- Auslieferungen an Kunden
- Umsatzerlöse
- Operatives Ergebnis
- Operative Umsatzrendite
- Investitionsquote im Konzernbereich Automobile
- Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile
- Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile
- Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile (bis 2023)

Die Auslieferungen an Kunden (inklusive der chinesischen Joint Ventures) sind definiert als Übergaben von Neufahrzeugen an Endkunden. Sie spiegeln die Beliebtheit unserer Produkte wider und sind die relevante Größe, anhand derer wir unsere Wettbewerbsposition auf den verschiedenen Märkten ermitteln. Die Auslieferungen sind eng verbunden mit unserem Ziel, den Volkswagen Konzern zu einem weltweit führenden Anbieter nachhaltiger Mobilität zu transformieren. Ein starkes Markenportfolio, das – basierend auf einer herausragenden Qualität – mit sicheren, vernetzten, ressourcenschonenden und somit weitgehend emissionsfreien Fahrzeugen passgenaue Mobilitätslösungen bietet und so die vielfältigen Bedürfnisse der Kunden erfüllt, ist eine der wichtigsten Voraussetzungen für den langfristigen Unternehmenserfolg. Die Nachfrage nach unseren Produkten und Mobilitätsdienstleistungen sichert Absatz und Produktion und damit die Auslastung unserer Standorte und die Beschäftigung unserer Mitarbeiter. Die angestrebten Ziele lassen sich nur auf Basis gemeinsam getragener Werte mit kompetenten, flexiblen und engagierten Mitarbeitern erreichen.

Die Umsatzerlöse, in denen die Geschäftsentwicklung unserer At Equity konsolidierten chinesischen Joint Ventures nicht enthalten ist, sind das finanzielle Abbild unseres Markterfolgs. Nach Berücksichtigung des Ressourceneinsatzes ist das Operative Ergebnis Ausdruck der originären Unternehmenstätigkeit und zeigt den wirtschaftlichen Erfolg des Kerngeschäfts. Die operative Umsatzrendite ist das Verhältnis von erwirtschaftetem Operativen Ergebnis zu Umsatzerlösen.

Die Investitionsquote im Konzernbereich Automobile ergibt sich aus der Addition der Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) mit der Sachinvestitionsquote und spiegelt deren Anteil an den Umsatzerlösen wider. Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote 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 und Digitalisierung unseres Produktportfolios, dem Ausbau unserer Batteriekompetenz, der Entwicklung von Software und neuer Plattformen sowie dem Aufbau neuer Technologien. Die F&E-Quote spiegelt unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider. Die Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile bringt gleichermaßen unsere Innovationskraft und zukünftige Wettbewerbsfähigkeit zum Ausdruck. Bei ihrer Berechnung werden die Investitionen – im Wesentlichen für die Modernisierung, Erweiterung, Elektrifizierung und Digitalisierung der Produktpalette, für umweltfreundliche Aggregate sowie für die Anpassung der Produktionskapazitäten und Verbesserung der Fertigungsprozesse – ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile gesetzt.

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

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

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

Im Rahmen unserer Basisinitiative „Financing the Transformation“ haben wir unsere Aktivitäten zur Optimierung des Netto-Cashflows weiter intensiviert. Zur Erreichung der strategischen Ziele wurden zudem konzernweit Performance-Programme zur Steigerung der Effizienz und der Ergebnisse gestartet.

Struktur und Geschäftstätigkeit

In diesem Kapitel erläutern wir die rechtliche und organisatorische Struktur des Volkswagen Konzerns und beschreiben die wesentlichen Veränderungen im Beteiligungsbereich im Jahr 2023.

RECHTLICHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR IN GRUNDZÜGEN

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

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

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

ORGANISATORISCHE UNTERNEHMENSSTRUKTUR

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

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

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

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

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

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

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

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

Danach sind die Aufgaben im Vorstand derzeit auf zehn Geschäftsbereiche aufgeteilt. Neben dem Geschäftsbereich „Vorsitzender des Vorstands“ sind das : „Technik“, „Finanz und Operative Steuerung“ (vormals „Finanzen“), „Personal und Markengruppe Trucks“ (vormals „Personal und Truck & Bus“), „Integrität und Recht“, „Markengruppe Progressive“ (vormals „Premium“), „Markengruppe Sport Luxury“ (vormals „Sport & Luxury“), „IT“, „China“ sowie „Markengruppe Core“ (vormals „Volumen“). Dabei wird der Geschäftsbereich „Markengruppe Sport Luxury“ vom Vorsitzenden des Vorstands in Personalunion geführt.

Den Geschäftsbereichen schließt sich direkt die erweiterte Konzernleitung an, die die Funktionen „Konzern Vertrieb“, „Konzern Produktion“, „Konzern Beschaffung“ und „Konzern Forschung und Entwicklung“ umfasst.

Die Aufgabenverteilung des Vorstands beruht auf der vom Aufsichtsrat beschlossenen Geschäftsordnung. Ihre Struktur trägt dazu bei, dass wesentliche Aufgaben wie Strategie, zentrale Richtungsentscheidungen, Kapitalallokation sowie finanzielle Vorgaben im Fokus des Vorstands stehen. Die Aufgaben der erweiterten Konzernleitung dienen der Synergiehebung im Konzern und der Verbindung der Marken und Geschäftseinheiten.

Auf Konzernebene bestehen zu folgenden wesentlichen Themen Vorstandsausschüsse: Produkte, Technologien, Investitionen, Digitale Transformation, Integrität und Compliance, Risikomanagement, Personal sowie Führungsfragen. In den Ausschüssen sind neben den jeweils zuständigen Vorstandsmitgliedern sowohl die relevanten Zentralbereiche als auch die relevanten Funktionen der Unternehmensbereiche vertreten. Die Ausschüsse und weitere Top-Gremien des Konzerns überarbeiten und optimieren wir stetig, um zu überprüfen, ob sie weiterhin im Einklang mit unserer Unternehmensstrategie stehen und um die Effizienz ihrer Entscheidungen weiter zu steigern. Dadurch wird zum einen die Komplexität reduziert und zum anderen die Governance im Konzern gestärkt.

Im Rahmen der Basisinitiative „Group Steering Model“ aus der Konzernstrategie NEW AUTO wurde auf dem Capital Markets Day im Juni 2023 ein neues Führungsmodell für den Konzern vorgestellt, das verstärkt auf Kundenorientierung, Unternehmertum und Teamgeist setzt. Es verfolgt den Grundsatz „Value over Volume“ und priorisiert dabei die nachhaltige Wertschöpfung über dem Volumenwachstum. Damit einhergehend erhalten die Markengruppen ein neues Steuerungsmodell. Zudem soll die Positionierung der Marken sowie die Produktpalette geschärft werden. Mit der neuen Ausrichtung erfolgte auch die Umbenennung der Markengruppen: Volumen wurde zu Core, Premium zu Progressive, Sport & Luxury änderte sich in Sport Luxury und Truck & Bus in Trucks. Die Markengruppe Core umfasst die Marken Volkswagen Pkw, Škoda, SEAT/CUPRA und Volkswagen Nutzfahrzeuge. Die Markengruppe Progressive beinhaltet die Marken Audi, Lamborghini, Bentley und Ducati. Die Markengruppe Sport Luxury besteht aus der Marke Porsche. Die der Marke zugrunde liegende Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG (Porsche AG) ist seit Ende September 2022 an der Börse notiert. In der Markengruppe Trucks fungiert die TRATON SE als Dach für die Nutzfahrzeugmarken Scania, MAN, Volkswagen Truck & Bus und Navistar. Die TRATON SE ist ebenfalls an der Börse notiert.

Neben der Stärkung der Markengruppen wurden im Berichtsjahr auch aufseiten der Technologieplattformen „Architecture“, „Software“, „Battery, Charging & Energy“ sowie „Volkswagen Group Mobility“ wesentliche Fortschritte durch die Neuausrichtung und den Ausbau neuer Einheiten verzeichnet. Die Softwaretochter CARIAD wird hinsichtlich ihrer Strukturen und Produktprozesse weiter optimiert.

Wir sind überzeugt, dass durch unsere Unternehmensstruktur, die sowohl die Markengruppen als auch die Technologieplattformen sinnvoll miteinander verbindet, vorhandene Kompetenzen und Skaleneffekte besser genutzt, Synergien systematischer gehoben und Entscheidungen noch schneller getroffen werden können. Klare Verantwortlichkeiten und ein hoher Grad an unternehmerischer Verantwortung in den Markengruppen und Technologieplattformen erlauben dabei die ganzheitliche Umsetzung der NEW AUTO Strategie des Konzerns.

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

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

WESENTLICHE VERÄNDERUNGEN IM BETEILIGUNGSBEREICH

Im Mai 2023 hat der Volkswagen Konzern den Verkauf seiner Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus (Volkswagen Group Rus), Kaluga/Russland und ihren lokalen Tochtergesellschaften (OOO Volkswagen Components and Services, Kaluga/Russland, OOO Scania Leasing, Moskau/Russland, OOO Scania Finance, Moskau/Russland, OOO Scania Insurance, Moskau/Russland) an OOO ART-FINANCE, Moskau/Russland, die von dem russischen Händler AO Avilon Automotive Group, Moskau/Russland unterstützt wird, abgeschlossen. Mit Registrierung der Transaktion ebenfalls im Mai 2023 ging das Eigentum an den Anteilen der Volkswagen Group Rus von der Verkäuferseite auf den Käufer über. Die Transaktion umfasst die Produktionsstätten in Kaluga, die Importeursstruktur der Konzernmarken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Škoda, Bentley, Lamborghini und Ducati für mögliches After-Sales-Geschäft und die Lageraktivitäten sowie die Scania Finanzdienstleistungsaktivitäten mit allen zugehörigen Mitarbeitern.

i ANTEILSBESITZ DER VOLKSWAGEN AG
www.volkswagen-group.com/investoren

RECHTLICHE EINFLUSSFAKTOREN FÜR DAS GESCHÄFT

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

KONZERNERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG

Die Konzernerklärung zur Unternehmensführung ist in diesem Geschäftsbericht zu finden und auf unserer Internetseite www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance dauerhaft zugänglich.

KONZERNERKLÄRUNG ZUR UNTERNEHMENSFÜHRUNG
www.volkswagen-group.com/de/corporate-governance

Übernahmerechtliche Angaben

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

KAPITALVERHÄLTNISSE

Das Grundkapital der Volkswagen AG belief sich am 31. Dezember 2023 auf 1.283.315.873,28 (1.283.315.873,28) €. Es setzte sich aus 295.089.818 Stamm- und 206.205.445 Vorzugsaktien zusammen. Der Anteil einer Aktie am Grundkapital beträgt 2,56 €.

AKTIONÄRSRECHTE UND -PFLICHTEN

Mit dem Besitz der Aktien sind Vermögens- und Verwaltungsrechte verbunden. Die Vermögensrechte umfassen vor allem das Recht der Aktionäre auf Teilhabe am Gewinn (§ 58 Abs. 4 AktG) und an einem Liquidationserlös (§ 271 AktG) sowie das Bezugsrecht auf Aktien bei Kapitalerhöhungen (§ 186 AktG), das die Hauptversammlung, gegebenenfalls mit Zustimmung der gesonderten Versammlung der Vorzugsaktionäre, ausschließen kann. Zu den Verwaltungsrechten zählen das Recht, an der Hauptversammlung teilzunehmen, dort zu reden, Fragen und Anträge zu stellen sowie das Stimmrecht auszuüben. Durch eine Gesetzesänderung (§ 118a AktG) kann die Hauptversammlung ohne Anwesenheit der Aktionäre oder ihrer Bevollmächtigten am Versammlungsort abgehalten werden (virtuelle Hauptversammlung). Die Abhaltung von virtuellen Hauptversammlungen erfordert eine satzungsmäßige Grundlage. Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 10. Mai 2023 wurde dementsprechend beschlossen, die Satzung zu ergänzen (§ 19 Abs. 3) und den Vorstand zu ermächtigen, vorzusehen, dass Hauptversammlungen, die innerhalb von fünf Jahren nach Eintragung dieser Satzungsregelung im Handelsregister stattfinden, als virtuelle Hauptversammlung abgehalten werden können. Aktionäre können ihre Vermögens- und Verwaltungsrechte insbesondere mittels Auskunfts- und Anfechtungsklagen durchsetzen.

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

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

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

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

BETEILIGUNGEN AM KAPITAL, DIE 10 % DER STIMMRECHTE ÜBERSCHREITEN

Die Beteiligungen an der Volkswagen AG, die 10 % der Stimmrechte überschreiten, haben wir im Anhang zum Jahresabschluss der Volkswagen AG aufgeführt, der auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/praesentationen-und-publikationen abrufbar ist. Unter der Adresse www.volkswagen-group.com/stimmrechtsmitteilungen sind die aktuellen Stimmrechtsmitteilungen gemäß WpHG veröffentlicht.

BESETZUNG DES AUFSICHTSRATS

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Auf der ordentlichen Hauptversammlung am 10. Mai 2023 wurde beschlossen, den Vorstand zu ermächtigen, das Grundkapital der Gesellschaft mit Zustimmung des Aufsichtsrats bis zum 9. Mai 2028 einmalig oder mehrmals insgesamt um bis zu 227,5 Mio. € (das entspricht rund 89 Mio. Aktien) durch Ausgabe neuer stimmrechtsloser Vorzugsaktien gegen Geldeinlage zu erhöhen.

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

WESENTLICHE VEREINBARUNGEN DES MUTTERUNTERNEHMENS IM FALLE EINES KONTROLLWECHSELS INFOLGE EINES ÜBERNAHMEANGEBOTS

Ein Bankenkonsortium hat der Volkswagen AG am Ende des Geschäftsjahres 2019 eine syndizierte Kreditlinie über 10,0 Mrd. € eingeräumt, die derzeit bis Dezember 2026 läuft. Den Mitgliedern des Konsortiums wurde mit der Kreditlinie das Recht gewährt, ihren Anteil an der syndizierten Kreditlinie in den zwei nachfolgend beschriebenen Konstellationen eines Kontrollwechsels zu kündigen. Zum einen besteht ein Kündigungsrecht, wenn eine Person oder mehrere gemeinsam handelnde Personen, die zum Datum dieser Vereinbarung die Kontrolle über das Unternehmen ausübt beziehungsweise ausüben, das rechtliche oder wirtschaftliche Eigentum an Aktien, die zusammen mehr als 90 % der Stimmrechte am Unternehmen ausmachen, hält beziehungsweise halten. Zum anderen besteht ein weiteres Kündigungsrecht, wenn eine Person oder mehrere gemeinsam handelnde Personen, die zum Datum dieser Vereinbarung keine Kontrolle über das Unternehmen ausübt beziehungsweise ausüben, die Kontrolle über das Unternehmen übernimmt beziehungsweise übernehmen. Dieses Kündigungsrecht besteht jedoch nicht, wenn ein Aktionär oder mehrere Aktionäre der Porsche Automobil Holding SE oder eine oder mehrere juristische Personen der Familien Porsche oder Piëch unmittelbar oder mittelbar die Kontrolle über das Unternehmen erwirbt beziehungsweise erwerben.

Im Januar 2019 hat die Volkswagen AG mit der Ford Motor Company einen Kooperations-Rahmenvertrag geschlossen. Dieser Vertrag enthält grundlegende Bestimmungen, die auch für die weiteren, einschließlich der im Geschäftsjahr 2021 zwischen den Parteien geschlossenen, Kooperationsvereinbarungen gelten sollen. Hierzu gehört auch die im Januar 2019 geschlossene Vereinbarung über die Entwicklung der nächsten Amarok-Generation. Der Kooperations-Rahmenvertrag sieht ein Recht zur fristlosen Kündigung im Fall eines Kontrollwechsels bei der jeweils anderen Partei vor. Ein Kontrollwechsel wurde definiert als eine Veränderung, die über 50 % des stimmberechtigten Kapitals einer der Gesellschaften betrifft, oder eine Veränderung in der Möglichkeit zur direkten oder indirekten Ausübung der Kontrolle der Geschäftsführung eines Unternehmens durch seine Entscheidungsgremien. Das Recht zur Kündigung muss durch das Unternehmen innerhalb von 90 Tagen nach Kenntniserlangung eines Kontrollwechsels ausgeübt werden.

Geschäftsverlauf

Im Geschäftsjahr 2023 verzeichnete die Weltwirtschaft ein positives Wachstum. Die weltweite Nachfrage nach Fahrzeugen übertraf das Vorjahresniveau spürbar. In einem herausfordernden Marktumfeld lieferte der Volkswagen Konzern 9,2 Millionen Fahrzeuge an Kunden aus.

ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

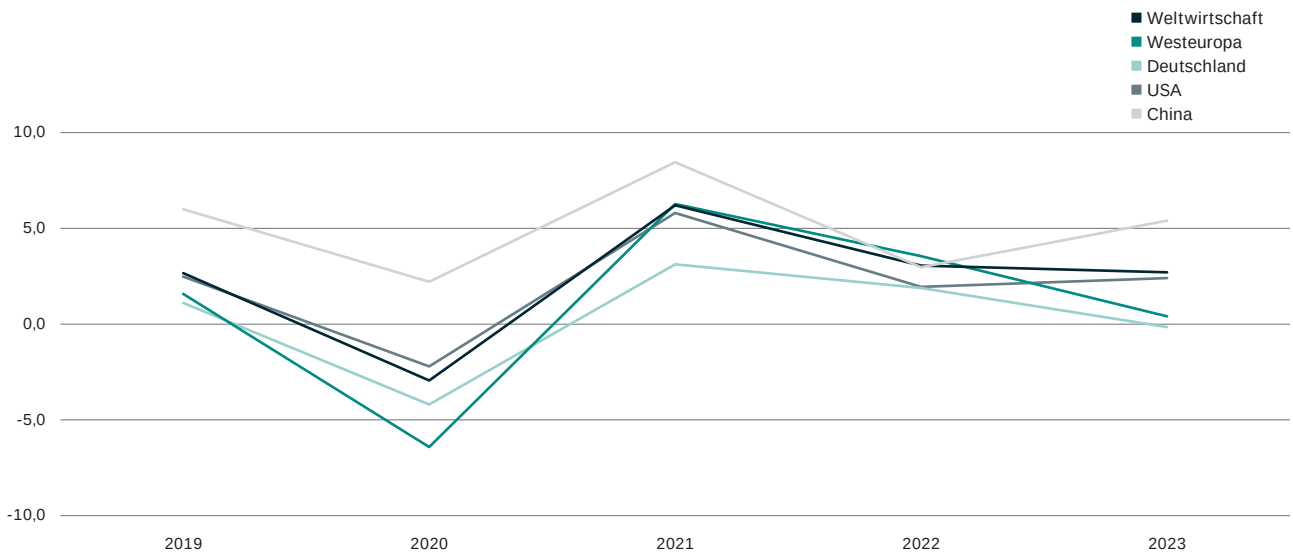
Der Russland-Ukraine-Konflikt hat zu einer erhöhten Unsicherheit in Bezug auf die Entwicklung der Weltwirtschaft geführt und große Teile der westlichen Staatengemeinschaft dazu veranlasst, Russland mit Sanktionen zu belegen. Diese umfassen unter anderem ein weitreichendes Handelsembargo sowie den teilweisen Ausschluss Russlands vom globalen Finanzmarkt. Russland selbst hat in seiner Rolle als Energie-Exporteur Gaslieferungen nach Europa eingeschränkt. Die daraus resultierende Verknappung des Angebots führte insbesondere in 2022 zu steigenden Preisen an den Energie- und Rohstoffmärkten, die infolge der schwächer werdenden globalen Wirtschaftsdynamik im Berichtsjahr 2023 zwar rückläufig waren, aber zum Teil weiterhin auf einem vergleichsweise hohen Niveau liegen. Zudem birgt unter anderem die Lohnentwicklung an den überhitzten Arbeitsmärkten die Gefahr einer anhaltend hohen Inflation.

Nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 und der einsetzenden Erholung aufgrund von Basis- und Nachholeffekten in 2021 und der trotz des Russland-Ukraine-Konflikts weiteren Normalisierung der ökonomischen Aktivität in 2022 verzeichnete die Weltwirtschaft im Jahr 2023 insgesamt ein positives Wachstum von +2,7 (+3,1)%. Die abnehmende Dynamik gegenüber dem Vorjahr war hauptsächlich auf ein schwächeres Wachstum bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften zurückzuführen, während die Veränderungsrate bei der Gruppe der Schwellenländer insgesamt etwas zunahm. Auf nationaler Ebene war die Entwicklung einerseits davon abhängig, inwieweit der erhöhten Inflation von den Notenbanken mit einer restriktiven Geldpolitik, im Wesentlichen durch steigende Zinsen und Abbau der Anleihebestände, entgegengewirkt werden musste und so den privaten Konsum und die Investitionstätigkeit negativ beeinflusste. Andererseits war entscheidend, wie stark die Volkswirtschaften von den Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts betroffen waren. Die Preise für Energie- und viele sonstige Rohstoffe waren gegenüber dem Vorjahr rückläufig, die Engpässe von Vorprodukten und Rohstoffen haben sich etwas entspannt. Der weltweite nominale Güterhandel nahm im Berichtsjahr ab.

Europa/Übrige Märkte

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im Jahr 2023 mit +0,4 (+3,5)% insgesamt ein positives, aber geringes Wachstum. Diese Entwicklung war bei vielen nord- und südeuropäischen Staaten zu beobachten. Gründe dafür waren vor allem die zwischenzeitlich zum Teil deutlich erhöhten Energie- und Rohstoffpreise, welche die Inflationsraten im Vorjahr erheblich ansteigen ließen und so negativ auf die Stimmung der Konsumenten wirkten. Auch die Stimmung der Unternehmen verschlechterte sich im Durchschnitt über alle Sektoren hinweg. Zudem beeinträchtigten die restriktiven geldpolitischen Maßnahmen zur Bekämpfung der Inflation sowohl den privaten Konsum als auch die Investitionstätigkeit.

WIRTSCHAFTSWACHSTUM
BIP-Veränderung in Prozent



Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen im Berichtsjahr ein reales Wachstum des absoluten Bruttoinlandsprodukts (BIP) von +2,6 (+1,1)% auf. Während die Wirtschaftsleistung in Zentraleuropa mit einer positiven, aber weniger dynamischen Rate von +1,7 (+4,5)% wuchs, stieg das BIP in der Region Osteuropa in 2023 erstmals seit Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts mit einer Wachstumsrate von +3,6 (–2,8)% gegenüber dem Vorjahr wieder an. Die Inflationsraten waren im Berichtsjahr in der Gesamtregion Zentral- und Osteuropa durchschnittlich rückläufig, aber weiter auf hohem Niveau.

In der Türkei wuchs die Wirtschaftsleistung im Gesamtjahr 2023 um +3,8 (+5,3)%, bei gleichzeitig sehr hoher Inflation und Abwertung der lokalen Währung. Südafrika wies bei anhaltenden strukturellen Defiziten und politischen Herausforderungen im Berichtsjahr mit +0,6 (+1,9)% eine leichte Zunahme des BIP auf.

Deutschland

Deutschlands Wirtschaftsleistung registrierte im Berichtsjahr mit –0,2 (+1,9)% eine negative Wachstumsrate. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum stieg die saisonbereinigte Arbeitslosenquote im Durchschnitt an. Nachdem die monatlichen Inflationsraten in 2022 historische Höchstwerte erreicht hatten, sanken sie seitdem im Jahresdurchschnitt, blieben aber verhältnismäßig hoch.

Nordamerika

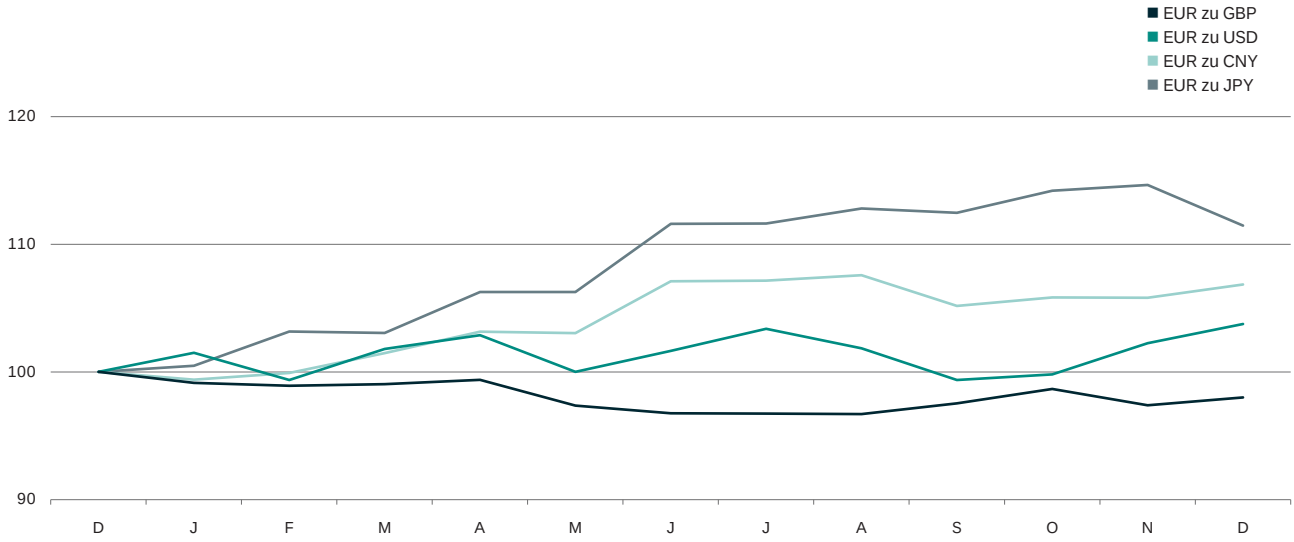
Die US-amerikanische Wirtschaftsleistung wuchs innerhalb des Berichtsjahres um +2,4 (+1,9)%. Aufgrund der hohen Inflation und des angespannten Arbeitsmarktes hat die US-Notenbank ihre restriktive Geldpolitik fortgesetzt und den Leitzins im Laufe des Berichtsjahres vier Mal angehoben. Die Arbeitslosenquote bewegte sich im Berichtsjahr weiter auf einem niedrigen Niveau. Im Nachbarstaat Kanada stieg das BIP um +1,1 (+3,8)% und in Mexiko um +3,3 (+3,9)%.

Südamerika

Die Wirtschaft Brasiliens verbuchte im Jahr 2023 einen Anstieg des BIP von +3,0 (+3,1)%. Argentinien verzeichnete eine negative Wirtschaftsentwicklung mit einem Rückgang des BIP von –1,7 (+5,0)% gegenüber dem Vorjahr bei sehr hoher Inflation und fortlaufender Abwertung der lokalen Währung.

DEVISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2022 BIS DEZEMBER 2023

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2022 = 100



Asien-Pazifik

Die chinesische Wirtschaftsleistung wuchs im Berichtsjahr mit +5,4 (+3,0)% stärker als im Vorjahr, positiv beeinflusst durch die Aufhebung der Null-Covid-Strategie durch die chinesische Regierung. Indien registrierte mit +6,9 (+7,3)% ein kräftiges Wachstum. Japan verzeichnete gegenüber dem vergleichbaren Vorjahreszeitraum eine positive Entwicklung von +1,9 (+0,9)%.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Im Geschäftsjahr 2023 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen mit 76,6 Mio. Fahrzeugen spürbar über dem Wert des Vorjahres. Dabei verzeichneten die meisten Märkte Zuwächse, was neben den schwachen Vorjahreswerten darauf zurückzuführen war, dass Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten nachließen und somit die Fahrzeugverfügbarkeit weniger einschränkten. Während sich die Versorgungslage bei Vorprodukten gegenüber dem Jahr 2022 verbesserte, wirkten unter anderem die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts sowie Vorzieheffekte aufgrund auslaufender Fördermaßnahmen zum Ende des Vorjahres dämpfend auf die Entwicklung der Neuzulassungen einzelner Märkte.

Ein deutliches beziehungsweise starkes Wachstum verzeichneten die Gesamtmärkte der Regionen Westeuropa, Zentral- und Osteuropa, Nahost und Nordamerika. Die Märkte in den Regionen Südamerika lagen leicht, in Asien-Pazifik spürbar über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. In Afrika wurde das Vorjahresvolumen leicht verfehlt.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr auf dem Vorjahresniveau (–0,2%).

Branchenspezifische Rahmenbedingungen

Die branchenspezifischen Rahmenbedingungen wurden neben fiskalpolitischen Maßnahmen wesentlich durch die konjunkturelle Situation beeinflusst, was im abgelaufenen Geschäftsjahr zu einer uneinheitlichen Absatzentwicklung in den Märkten beigetragen hat. Während die reale Kaufkraft vielerorts sank und Fahrzeugpreise auf hohem Niveau verharrten, konnten durch die gestiegene Fahrzeugverfügbarkeit weltweit Auftragsbestände auf hohem Niveau reduziert werden. Zu den fiskalpolitischen Maßnahmen zählten Steuersenkungen oder -erhöhungen, das Einführen, Auslaufen und Anpassen von Förderprogrammen und Kaufprämien sowie Importzölle. Nichttarifäre Handelshemmnisse zum Schutz der jeweiligen heimischen Automobilindustrie erschwerten darüber hinaus den Austausch von Fahrzeugen, Teilen und Komponenten.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa stieg die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im Berichtsjahr mit einem Plus von 13,8% auf 11,6 Mio. Fahrzeuge deutlich gegenüber dem schwachen Vorjahresniveau. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte war im Geschäftsjahr 2023 durchweg positiv: Frankreich (+16,1%), Großbritannien (+17,9%), Italien (+18,8%) und Spanien (+15,8%) konnten ihr jeweiliges Vorjahresniveau deutlich übertreffen.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen stieg in Westeuropa mit +16,3% deutlich über den Wert des Vorjahres.

In der Region Zentral- und Osteuropa erhöhte sich das Pkw-Marktvolumen – nach dem sehr starken Rückgang im Vorjahr – im Geschäftsjahr 2023 stark um +23,6% auf 2,3 Mio. Fahrzeuge. Die Zahl der Verkäufe entwickelte sich dabei auch in den einzelnen Märkten Zentraleuropas überwiegend positiv. Tschechien (+15,3%) und Polen (+13,0%) verzeichneten einen deutlichen Zuwachs.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag im Berichtsjahr spürbar über dem Vorjahreswert (+7,3%).

Das Pkw-Marktvolumen in der Türkei lag im Berichtsjahr mehr als 50% über dem Vorjahresniveau. In Südafrika endete der seit 2021 andauernde Wachstumstrend: Die Zahl der Pkw-Verkäufe reduzierte sich leicht um –3,8%.

Die Zahl der Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen lag im Berichtsjahr in der Türkei sehr stark (+38,1%), in Südafrika deutlich über (+16,5%) dem Niveau von 2022.

Deutschland

Im Geschäftsjahr 2023 lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland mit 2,8 Mio. Einheiten (+7,3%) spürbar über dem schwachen Niveau des Vorjahres. Engpässe und Störungen der globalen Lieferketten ließen nach, so dass sich die Fahrzeugverfügbarkeit verbesserte und Auftragsbestände aus dem Vorjahr abgearbeitet werden konnten. Die Pkw-Produktion erhöhte sich um 18,3% auf 4,1 Mio. Fahrzeuge, die Pkw-Exporte wuchsen um 17,5% auf 3,1 Mio. Einheiten.

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im Berichtsjahr mit einem Plus von 15,7% deutlich über dem Vergleichswert von 2022.

Nordamerika

In der Region Nordamerika stiegen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) im Geschäftsjahr 2023 mit 18,6 Mio. Fahrzeugen (+13,1%) deutlich gegenüber dem Vorjahreswert. Dabei lag das Marktwachstum in den USA mit einem Plus von 12,3% auf 15,6 Mio. Einheiten etwas unter dem Durchschnitt dieser Region. Der kanadische Automobilmarkt registrierte im Berichtsjahr ebenfalls einen deutlichen Anstieg der Verkaufszahlen auf 1,7 Mio. Einheiten (+12,5%), während sich die Neuzulassungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen in Mexiko gegenüber dem Vorjahreswert stark um 25,1% auf 1,4 Mio. Fahrzeuge erhöhten.

Südamerika

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Berichtsjahr mit 3,7 Mio. Einheiten leicht über dem Niveau des Vorjahres. Damit setzte sich der im Jahr 2021 begonnene positive Wachstumstrend fort. In Brasilien lag die Zahl der Neuzulassungen bei 2,2 Mio. Einheiten und damit deutlich über dem Vorjahreswert (+11,0%). Auf dem argentinischen Markt stieg die Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im Berichtsjahr ebenfalls deutlich um 11,7% auf 425 Tsd. Einheiten an.

Asien-Pazifik

In der Region Asien-Pazifik lag das Pkw-Marktvolumen im Geschäftsjahr 2023 mit 36,2 Mio. Einheiten (+6,6%) spürbar über dem Vorjahreswert. Der Anstieg der Pkw-Nachfrage in der Region war vor allem durch die Entwicklung des chinesischen Pkw-Marktes bestimmt. Hier liefen Ende des Jahres 2022 staatliche Förder- und Kaufanreizprogramme aus, was zu Vorzieheffekten bei Fahrzeugkäufen und in der Folge zu rückläufigen Zulassungszahlen zu Jahresbeginn 2023 geführt hatte. Im weiteren Verlauf erholte sich die Nachfrage unter anderem infolge von Preisnachlässen und fortlaufenden regionalen Förderprogrammen, während sich die Wettbewerbs-

situation zunehmend verschärfte. Insgesamt lag das Nachfragevolumen in China mit 22,2 Mio. Einheiten (+5,5%) spürbar über dem Niveau des Vorjahres. In Indien legten die Pkw-Verkäufe gegenüber dem Vorjahreswert mit einem Plus von 9,9% auf 4,0 Mio. Einheiten ebenfalls spürbar zu. Auf dem japanischen Pkw-Markt lagen die Neuzulassungen im Berichtsjahr mit 4,0 Mio. Einheiten (+15,4%) deutlich über dem Niveau des Vorjahres.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik lag 2023 spürbar unter dem Vorjahresniveau (–7,1%). In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, wurde das Zulassungsvolumen des Vorjahres mit +1,4% leicht übertroffen. In Indien lag die Zahl neu zugelassener Fahrzeuge leicht unter (–3,8%), in Japan leicht über (+4,2%) dem Niveau des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag im Geschäftsjahr 2023 auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar über dem Wert der Vergleichsperiode (+8,5%). Weltweit legten die Lkw-Märkte deutlich zu, was zum Großteil auf eine Erholung des chinesischen Marktes nach dem Ende der dort verfolgten Null-Covid-Strategie zurückzuführen ist.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag die Zahl der Neuzulassungen von Lkw mit einem Plus von 15,1% auf insgesamt 387 Tsd. Fahrzeuge deutlich über dem Vorjahresniveau. Ein Wachstum war in vielen Lkw-Märkten der Region zu sehen, allerdings in unterschiedlich starker Ausprägung. Die spürbare Markterholung des Jahres 2022 hat sich im Berichtsjahr auf ein deutliches Wachstum beschleunigt. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, lagen die Neuzulassungen stark über dem Vorjahr (+23,6%). Großbritannien registrierte ein deutliches Plus von 13,6%, und auch in Frankreich lag die Nachfrage deutlich über dem Vorjahr (+10,7%). Die Türkei verzeichnete einen deutlichen Anstieg der Neuzulassungen um +17,8%. Auf dem südafrikanischen Markt stieg die Nachfrage spürbar an (+9,3%). In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) lagen die Neuzulassungen spürbar (+9,7%) über dem Vorjahreswert. In Brasilien, dem größten Markt der Region Südamerika, lag die Lkw-Nachfrage im Berichtsjahr aufgrund der Einführung einer neuen Emissionsnorm zum Jahresbeginn 2023 deutlich unter dem Vorjahr (–16,5%).

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag stark über dem Vorjahr (+23,2%). In den Märkten der EU27+3 lag die Nachfrage nach Bussen im Berichtsjahr insgesamt deutlich über dem Vorjahr (+18,7%), mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. Im Vergleich zum Vorjahr verzeichnete das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada einen starken Anstieg (+22,6%). Die Nachfrage nach Bussen lag in Mexiko sogar sehr stark über dem Vorjahreswert (+70,3%). In Brasilien lag die Nachfrage deutlich über dem Vorjahresniveau (+17,7%).

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

Der Marinemarkt blieb im Jahr 2023 auf einem ähnlichen Niveau wie im Vorjahr. Die Nachfrage im Bereich der Handelsschifffahrt war trotz gestiegener Schiffspreise sowie langer Wartezeiten, bedingt durch hohe Werftauslastungen, weitgehend stabil. Im Vergleich zum Vorjahr konnte in diesem Bereich insbesondere der Markt für Tanker eine positive Entwicklung verzeichnen, wohingegen sich die Märkte für Containerschiffe, LNG-Tanker und Schüttgutfrachter rückläufig entwickelten. Der Markt für Kreuzfahrtschiffe lag aufgrund positiver Entwicklungen im letzten Quartal des Berichtsjahres insgesamt auf einem stabilen Niveau. Rückläufig blieb hingegen der Markt für Passagierfähren. Der durch staatliche Investitionen getragene Spezialmarkt für Behördenschiffe zeigte sich aufgrund der aktuellen geopolitischen Lage weiterhin aktiv. Die Verunsicherung im Marinemarkt über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen blieb auch im Jahr 2023 bestehen, jedoch bestätigte sich allgemein ein deutlicher Trend hin zu neuen Kraftstofftechnologien. Aufgrund der anhaltenden Verunsicherung bei den zukünftigen Treibstoffen hat sich insbesondere im Zweitaktmarkt der Bedarf an Dual-Fuel-Motoren und Nachrüstungen (Retrofits) erhöht.

Der Markt für Energieerzeugung war im Jahr 2023 aufgrund der Gasversorgungsthematik sowie der seitens der Politik noch nicht vollständig ausgearbeiteten Rahmenbedingungen für den zukünftigen Betrieb von Kraftwerken insbesondere in Europa von Zurückhaltung geprägt. Der derzeitige Fokus auf den Ausbau der erneuerbaren Energien zeigte ein entsprechendes Nachfragepotenzial für Balancing-Anlagen, welche den Leistungsbedarf decken, wenn der Anteil erneuerbarer Energien nicht ausreicht, um die Versorgungssicherheit zu gewährleisten. Sehr positiv entwickelte sich die Nachfrage nach Power-to-Methan-Anlagen. Im Motorenbereich ist eine fortwährend steigende Nachfrage nach flexiblen Dual-Fuel-Motoren festzustellen. Ebenso ist eine klare Marktforderung nach Motoren, die auf synthetische Kraftstoffe wie Wasserstoff und grünen Ammoniak umgerüstet werden können, erkennbar. Es bestand nach wie vor eine hohe Nachfrage nach neuen Energielösungen wie Wasserstoff und Langzeitenergiespeichern mit einer starken Tendenz zu höherer Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit. Allerdings hielten im Berichtszeitraum die Risiken einer nach wie vor fehlenden Preisstabilität auf den Märkten und die Engpässe in den Lieferketten ebenso unvermindert an, wie der starke Wettbewerbs- und Preisdruck.

Der Markt für Turbomaschinen bewegte sich im Vergleich zum Vorjahr auf einem höheren Niveau. Die weiterhin hohen Rohmaterialpreise führten in der Grundstoff- und Prozessindustrie zu einer soliden Nachfrage nach Produktionsanlagen mit Turbokompressoren. Der Absatz für Turbokompressoren in der Öl- und Gasproduktion wurde durch das anhaltend hohe Bedürfnis nach Versorgungssicherheit sowie einen Investitionsrückstau gestützt und lag im Vergleich zum Vorjahreszeitraum auf höherem Niveau. In den neuen Geschäftsfeldern im Bereich der Dekarbonisierung hat der Verkauf von Turbomaschinen im Vergleich zum Vorjahr zugenommen. Die Nachfrage nach Dampfturbinen zur Stromerzeugung und Gasturbinen für dezentrale, industrielle Kraft-Wärme-Kopplungsanlagen erfuhr gegenüber dem Vorjahreszeitraum einen Rückgang.

Der After-Sales-Markt für Motoren in der Marine- und Kraftwerkssparte bewegte sich im Jahr 2023 auf dem hohen Niveau des Vorjahres.

Im After-Sales-Markt für Turbomaschinen lag die Nachfrage im Berichtsjahr über dem Vorjahresniveau.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im Geschäftsjahr 2023 wurden automobile Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt, allerdings übten die gestiegenen Zinsen in fast allen Regionen Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen aus.

Der europäische Pkw-Markt war im Berichtsjahr weiterhin von Engpässen geprägt, die Fahrzeugauslieferungen konnten jedoch ausgebaut werden und lagen über dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. Auch die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten entwickelte sich positiv, der prozentuale Anteil an den Fahrzeugauslieferungen lag jedoch unter dem Vergleichswert 2022. Die positive Entwicklung bei der Finanzierung von Gebrauchtwagen setzte sich fort. Der Absatz von After-Sales-Produkten, wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen, wurde weiter ausgebaut.

Die anhaltenden Herausforderungen aus der Teileversorgung in der Fahrzeugproduktion und den Logistikketten hatten in Deutschland weiterhin Einfluss auf den Fahrzeugabsatz und das Finanzdienstleistungsgeschäft. Dennoch führten gestiegene Neuwagenauslieferungen im Jahr 2023 zu höheren Vertragsvolumina. Die Neuwagenpenetration lag jedoch unter dem Vergleichswert 2022. Die Neuverträge bei Gebrauchtwagen lagen in der Größenordnung des Vorjahres. Die Zahl der neuen After-Sales-Verträge nahm zu und lag im Berichtsjahr über dem Niveau von 2022.

Der türkische Markt war geprägt von hoher Volatilität. Die kräftigen Zinserhöhungen, die Währungsschwäche, eine anhaltend hohe Inflation sowie die nach wie vor schwierige Refinanzierungssituation erlaubten weiterhin nur eine restriktive Kreditvergabe. Gebrauchtwagen konnten weiterhin auf einem hohen Erlösniveau vermarktet werden, trotz erster Anzeichen eines Rückgangs.

In Südafrika blieben finanzierte Fahrzeugkäufe aufgrund der gedämpften wirtschaftlichen Bedingungen, der höheren Fahrzeugpreise sowie gestiegener Energiepreise weiterhin auf vergleichsweise niedrigem Niveau. Die Inflation hat jedoch nachgelassen. Nachdem die südafrikanische Zentralbank die Zinsen seit November 2021 zehn Mal in Folge erhöht hatte, veranlasste sie nun keine weiteren Zinserhöhungen mehr.

In der Region Nordamerika haben sich die Märkte im Jahr 2023 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt positiv entwickelt, die Nachfrage nach Fahrzeugen nahm zu. In den USA und in Kanada lag auch die Neuwagen-

penetration trotz des erhöhten Zinsniveaus über dem Vorjahreswert, insbesondere im Leasinggeschäft. In Mexiko hingegen war ein Rückgang der Penetration von Leasing- und Finanzierungverträgen zu verzeichnen. Die Anzahl an Neuverträgen für After-Sales Produkte lag in der gesamten Region über den Vorjahreswerten.

In der Region Südamerika setzte sich der positive Wachstumstrend beim Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen fort. Der Markt für Finanzdienstleistungen profitierte von den höheren Auslieferungen und verzeichnete einen Anstieg der Finanzierungsverträge. In Argentinien blieb das Niveau an Finanzierungsverträgen trotz eines herausfordernden makroökonomischen Umfelds stabil. In Brasilien konnten die Vertragszugänge durch das Angebot attraktiver Finanzdienstleistungen gesteigert werden. Auch die Zahl der abgeschlossenen Auto-Abos stieg.

Auf dem chinesischen Automobilmarkt stieg die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen und Gebrauchtwagen. Dies beeinflusste in der Folge auch die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen. Gleichzeitig drängen Banken mit attraktiven Angeboten in den Markt. In Japan war aufgrund der gestiegenen Fahrzeugverfügbarkeit eine positive Entwicklung der Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen zu verzeichnen. Ein im internationalen Vergleich niedriges Zinsniveau und vielerorts attraktive Finanzdienstleistungsangebote waren wesentliche Merkmale des Marktes.

Im Geschäftsjahr 2023 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft im Markt für schwere Nutzfahrzeuge leicht über dem Vorjahresniveau. Die langen Lieferzeiten für Nutzfahrzeuge beginnen sich sukzessive zu normalisieren. Aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus veränderte sich das Finanzierungsverhalten der Nutzfahrzeugkunden: Die Finanzierungsentscheidung rückt näher an den Auslieferungszeitpunkt des Fahrzeugs, weil Kunden auf ein fallendes Zinsniveau spekulieren.

NEUE KONZERNMODELLE IM JAHR 2023

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Kunden mit einem breiten Produktportfolio in nahezu allen wesentlichen Segmenten und Karosserieformen die Möglichkeit, ein auf ihre Bedürfnisse zugeschnittenes Fahrzeug auszuwählen. Dieses Angebot haben wir im Geschäftsjahr 2023 um weitere attraktive Fahrzeuge ergänzt. Neben dem konsequenten Ausbau des Portfolios an voll- oder teilelektrifizierten Fahrzeugen wurden auch im Bereich der klassischen Verbrenner überzeugende Produkte auf den Markt gebracht.

Mit der neuen Limousine ID.7, die als „German Car of the Year 2024“ ausgezeichnet wurde, erweiterte die Marke Volkswagen Pkw im Jahr 2023 ihr Portfolio der reinen Elektrofahrzeuge um eine weitere Baureihe. Der ID.3 hat mit seiner zweiten Generation ein umfangreiches Upgrade erhalten. Auch der Touareg bekam eine Produktaufwertung. In China kamen bei den Fahrzeugen mit klassischem Antrieb die aufgewerteten Modelle Tharu und T-Roc auf den Markt. Die neu entwickelte Limousine Lavida XR und der vollelektrische ID.7 VIZZION rundeten das Angebot an Neuheiten ab. In den USA wurde der SUV Atlas aufgewertet. In Brasilien ging mit dem Track ein besonders attraktives Einstiegsmodell der wichtigen Polo-Baureihe an den Start.

Bei Volkswagen Nutzfahrzeuge wurde 2023 die vollelektrische Baureihe ID. Buzz um die Derivate ID. Buzz Pro und ID. Buzz Cargo für den gewerblichen Bereich erweitert.

Audi brachte im Berichtsjahr mit dem Q8 e-tron den Nachfolger seines Elektropioniers Audi e-tron auf den Markt. Darüber hinaus erhielten die konventionell angetriebenen Modellreihen A6 und A7 sowie der Q8 eine Aufwertung.

Bentley vervollständigte seine Mulliner-Linie mit der Einführung des Luxus-Flaggschiffs Bentayga EWB Mulliner. Die Modellreihen Continental GT, Flying Spur und Bentayga erhielten ein Update. Außerdem war der neue Grand Tourer Bentley Batur in einer streng limitierten Anzahl erhältlich.

Lamborghini enthüllte mit dem Revuelto seinen ersten Hybrid-Supersportwagen. Des Weiteren kam der Huracán Sterrato auf den Markt.

Porsche ergänzte 2023 die Baureihe 911 um die neuen Modelle Carrera T und Dakar. Der SUV Cayenne erfuhr mit seiner dritten Generation eine umfangreiche Produktaufwertung. Dabei wurde das Hybridangebot der Baureihe auf nunmehr drei Modelle vergrößert.

In der TRATON Group schritt 2023 die Elektrifizierung und Digitalisierung der Modellpalette voran.

Scania führte vollelektrische Lösungen für den regionalen Verteilerverkehr ein, bei denen die in Kooperation mit Northvolt entwickelten Batteriezellen zum Einsatz kommen. Mit Smart Dash ist zudem ein neues digitales Cockpit von Scania erhältlich.

Navistar elektrifizierte mit dem CE Schulbus von IC Bus den amerikanischen Schülertransport.

Volkswagen Truck & Bus hat seine Modelle 2023 an die neue Emissionsgesetzgebung in Brasilien angepasst und mit dem eDelivery sein erstes emissionsfreies Fahrzeug in Südamerika eingeführt.

Ducati präsentierte die neue Panigale V4 R, die Monster SP und die Multistrada V4 Rally. Außerdem sind die Streetfighter und die Diavel nun als V4-Version erhältlich. Mit der zweiten Generation der Scrambler-Familie kamen die drei neuen Modelle Icon, Full Throttle und Nightshift auf den Markt.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr 2023 weltweit 9.239.512 Fahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Das waren 11,8% oder 976.751 Einheiten mehr als im Vorjahr, das insbesondere durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen aufgrund von anhaltenden Engpässen bei Halbleitern sowie durch den Russland-Ukraine-Konflikt belastet war. Im Berichtsjahr wirkten Engpässe in der Teileversorgung weiterhin beeinträchtigend. Daneben hatten Störungen der Logistikketten einen negativen Effekt, der sich im Verlauf des Jahres jedoch abschwächte. Sowohl im Bereich Pkw als auch im Bereich Nutzfahrzeuge lagen die Verkaufszahlen über dem jeweiligen Vorjahreswert. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen des Bereichs Pkw sowie auf die Auslieferungen des Bereichs Nutzfahrzeuge getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS[1]

	2023	2022	%
Pkw	8.901.338	7.957.274	+11,9
Nutzfahrzeuge	338.174	305.487	+10,7
Gesamt	**9.239.512**	**8.262.761**	**+11,8**

1 Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW WELTWEIT

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

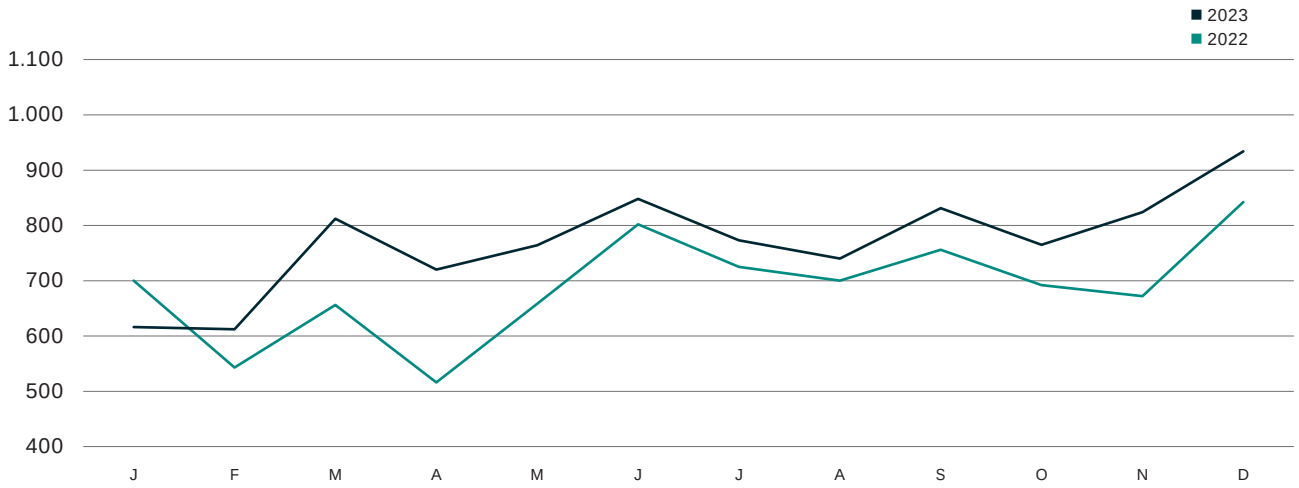
Die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern stieg im Geschäftsjahr 2023 auf 8.901.338 Einheiten. Das waren 11,9% beziehungsweise 944.064 Fahrzeuge mehr als im Vorjahr, das insbesondere durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen aufgrund von anhaltenden Engpässen bei Halbleitern sowie durch den Russland-Ukraine-Konflikt belastet war. Im Berichtsjahr wirkten Engpässe in der Teileversorgung weiterhin beeinträchtigend. Daneben hatten Störungen der Logistikketten einen negativen Effekt, der sich im Verlauf des Jahres jedoch abschwächte. Mit Ausnahme von Bentley lieferten alle Marken des Volkswagen Konzerns mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Auf allen wesentlichen Einzelmärkten sowie in allen Vertriebsregionen der Welt verzeichneten wir einen Anstieg der Auslieferungen an Kunden.

Die Elektromobilitäts-Offensive des Volkswagen Konzerns setzte sich erfolgreich fort: Weltweit lieferten wir im Berichtsjahr 771.062 vollelektrische Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 198.590 Einheiten beziehungsweise 34,7% mehr als im Vorjahr. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg auf 8,3 (6,9)%. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 256.449 Einheiten (+4,4%). Insgesamt stiegen die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge um 25,6%; ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 11,1 (9,9)%. Zu den erfolgreichsten vollelektrischen Fahrzeugen des Konzerns gehörten ID.4 und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Enyaq iV, CUPRA Born, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi Q4 e-tron und Audi Q8 e-tron, sowie Taycan und Taycan Cross Turismo der Marke Porsche.

Unser Pkw-Marktanteil belief sich in einem spürbar wachsenden Weltgesamtmarkt auf 11,1 (11,0)%.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



Die Tabelle am Ende dieses Abschnitts gibt einen Überblick über die Auslieferungen von Pkw an Kunden des Volkswagen Konzerns in den Regionen und den wichtigsten Einzelmärkten. Nachfolgend erläutern wir, wie sich die Verkaufszahlen von Konzernmodellen in diesen Märkten und Regionen entwickelt haben.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern im Jahr 2023 auf einem deutlich wachsenden Gesamtmarkt 3.141.434 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 20,1 % mehr als im schwachen Vorjahr, das insbesondere durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen aufgrund von anhaltenden Engpässen bei Halbleitern sowie durch den Russland-Ukraine-Konflikt belastet war. Im Berichtsjahr wirkten Engpässe in der Teileversorgung weiterhin beeinträchtigend. Daneben hatten Störungen der Logistikketten einen negativen Effekt, der sich im Verlauf des Jahres jedoch abschwächte.

In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: Hier lieferten wir im Geschäftsjahr 2023 nahezu drei Viertel unserer Plug-in-Hybride und mehr als die Hälfte unserer vollelektrischen Modelle an Kunden aus. Der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen des Konzerns belief sich in dieser Region auf 19,8 (19,1) %, der Anteil der vollelektrischen Fahrzeuge lag bei 14,0 (12,6) %. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Polo, Tiguan und Golf der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus verzeichneten unter anderem ID.4, Taigo, Passat Variant und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Octavia Combi, Enyaq iV und Kamiq der Marke Škoda, Arona und Ibiza der Marke SEAT, CUPRA Formentor, CUPRA Born und CUPRA Leon, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge, A3 Sportback, A1 Sportback, Q2, Q3 Sportback und Q4 e-tron der Marke Audi sowie Porsche Macan und Porsche 911 Coupé eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Im Berichtsjahr wurden unter anderem der ID.3, der ID.7 und der Touareg der Marke Volkswagen Pkw, der Audi Q8 e-tron und der Porsche Cayenne neu oder als Nachfolger erfolgreich in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa erhöhte sich auf 24,5 (23,3) %.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge im Jahr 2023 um 13,3 % über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig einen starken Volumenanstieg. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung wiesen unter anderem die Modelle Taigo der Marke Volkswagen Pkw sowie Škoda Octavia und Škoda Kamiq auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa ging zurück auf 19,4 (21,5) %.

WELTWEITE AUSLIEFERUNGEN DER IM JAHR 2023 ERFOLGREICHSTEN KONZERNMODELLFAMILIEN

in Tsd. Fahrzeuge

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern auf einem sehr stark wachsenden Pkw-Gesamtmarkt im abgelaufenen Geschäftsjahr 61,6 % mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Jahr 2022. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell war der Polo der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 3,2 % zurück, während der Gesamtmarkt ebenfalls einen leichten Rückgang verzeichnete. Der Polo der Marke Volkswagen Pkw war auch dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Deutschland

In Deutschland lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern auf einem spürbar wachsenden Gesamtmarkt im Jahr 2023 um 14,4 % über dem schwachen Vorjahreswert, der insbesondere durch die eingeschränkte Verfügbarkeit von Konzernmodellen aufgrund von anhaltenden Engpässen bei Halbleitern sowie durch den Russland-Ukraine-Konflikt belastet war. Im Berichtsjahr wirkten Engpässe in der Teileversorgung weiterhin beeinträchtigend. Daneben hatten Störungen der Logistikketten einen negativen Effekt, der sich im Verlauf des Jahres jedoch abschwächte.

Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten die Modelle T-Roc, Golf, Passat und Tiguan der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle ID.4 und ID.5 der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Octavia Combi und Škoda Enyaq iV, SEAT Arona, CUPRA Born und CUPRA Leon, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge sowie A4 Avant, Q2, Q4 e-tron und A1 Sportback der Marke Audi eine erfreuliche Nachfrageentwicklung auf. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, Audi A6, Multivan/Transporter und Porsche 911. Der Golf war auch im Jahr 2023 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Auslieferungen in Nordamerika

Im Berichtsjahr erhöhte sich in Nordamerika die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern auf einem deutlich wachsenden Gesamtmarkt gegenüber dem Vorjahr um 18,4 %. Der Anteil vollelektrischer Modelle an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg in dieser Region auf 8,5 (5,9) %. Tiguan Allspace und Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi Q5 waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Im Berichtsjahr wurden unter anderem der Atlas der Marke Volkswagen Pkw, der Audi Q8 e-tron und der Porsche Cayenne erfolgreich als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns in dieser Region belief sich auf 4,8 (4,6) %.

Im Geschäftsjahr 2023 lieferte der Volkswagen Konzern auf dem deutlich ansteigenden US-amerikanischen Markt 13,3% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr, in dem ebenfalls vor allem Engpässe bei der Teileversorgung belastend wirkten. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernmodellen verzeichneten unter anderem der ID.4 der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi Q5 und Audi Q7. Erfreulich entwickelten sich zudem unter anderem der Atlas der Marke Volkswagen Pkw, der Audi Q4 e-tron sowie der Porsche Macan. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in den USA erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 60,8% auf 71.041 Einheiten.

In Kanada stieg die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge im Berichtsjahr gegenüber dem Jahr 2022 um 28,1%. Der Gesamtmarkt verzeichnete gleichzeitig einen deutlichen Anstieg. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernmodellen registrierten der Tiguan Allspace und der Taos der Marke Volkswagen Pkw sowie der Audi Q5.

Auf einem stark wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko verkauften wir im abgelaufenen Geschäftsjahr 37,3% mehr Fahrzeuge an Kunden als 2022. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichneten unter anderem Taos, Virtus und Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem leicht zunehmenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge übertraf die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle im Jahr 2023 den Vorjahreswert um 17,2%. Polo, T-Cross und Nivus der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Im Berichtsjahr wurde der neue Polo Track erfolgreich in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika erhöhte sich auf 12,6 (11,1)%.

Der Volkswagen Konzern lieferte im Berichtsjahr auf einem deutlich über dem Vorjahresniveau liegenden Markt in Brasilien 28,4% mehr Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders erfreulich entwickelten sich die Verkäufe der Modelle Polo, Saveiro und Virtus der Marke Volkswagen Pkw.

In Argentinien stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern in 2023 auf einem deutlich wachsenden Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 20,0%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der Taos der Marke Volkswagen Pkw und der Amarok von Volkswagen Nutzfahrzeuge.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Im abgelaufenen Geschäftsjahr verzeichnete der Volkswagen Konzern in der Region Asien-Pazifik auf einem spürbar wachsenden Gesamtmarkt einen Anstieg der Auslieferungen an Kunden von 2,3% im Vergleich zu 2022. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region betrug 9,9 (10,3)%.

In China erhöhte sich das Gesamtmarktvolumen ebenfalls spürbar gegenüber dem Vorjahr, das aufgrund von Engpässen bei der Teileversorgung, insbesondere Halbleitern, sowie lokalen Ausgangssperren im Zusammenhang mit der Ausbreitung des Coronavirus belastet war. Der Volkswagen Konzern lieferte dort 1,6% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als 2022. Belastend wirkte im Berichtsjahr – neben Engpässen in der Teileversorgung – die zunehmende Wettbewerbsintensität, insbesondere bei elektrifizierten Fahrzeugen. Die Zahl der an Kunden ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in China war mit 191.781 Einheiten im Vergleich zum Vorjahr um 23,2% höher. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg hier auf 5,9 (4,9)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Lavida, Sagitar, Passat und Magotan der Marke Volkswagen Pkw sowie der Audi A6. Zudem wiesen die Modelle Tiguan Allspace, Tyron, ID.3 und Tavendor der Marke Volkswagen Pkw, Q4 e-tron, A7 Limousine, Q7, Q5 e-tron und Q6 der Marke Audi einen erfreulichen Anstieg der Nachfrage auf. Im Berichtsjahr wurden unter anderem die Modelle Tharu, T-Roc, Lavida XR und ID.7 VIZZION der Marke Volkswagen Pkw, Audi Q3 und Porsche Cayenne neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem spürbar wachsenden indischen Pkw-Markt registrierte der Volkswagen Konzern im Geschäftsjahr 2023 einen Nachfragezuwachs von 4,0 % im Vergleich zum Vorjahr. Der Taigun der Marke Volkswagen Pkw und der Kushaq der Marke Škoda waren dort die am meisten nachgefragten Modelle des Konzerns. Auch die im Vorjahr neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführten Modelle Virtus der Marke Volkswagen Pkw und Kodiaq der Marke Škoda verzeichneten eine erfreuliche Nachfrageentwicklung.

In Japan stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge im Jahr 2023 auf einem deutlich über dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt um 7,4 %. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten der T-Roc, der Golf und der T-Cross der Marke Volkswagen Pkw.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS PKW AN KUNDEN NACH MÄRKTEN[1]

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2023	2022	(%)
Europa/Übrige Märkte	**3.953.397**	**3.297.388**	**+19,9**
Westeuropa	**3.141.434**	**2.615.863**	**+20,1**
davon: Deutschland	1.141.418	998.000	+14,4
Frankreich	263.643	211.430	+24,7
Großbritannien	489.088	377.449	+29,6
Italien	269.479	223.864	+20,4
Spanien	232.483	192.310	+20,9
Zentral- und Osteuropa	**474.357**	**418.513**	**+13,3**
davon: Tschechische Republik	123.471	103.223	+19,6
Russland	3.504	41.864	–91,6
Polen	140.518	112.389	+25,0
Übrige Märkte	**337.606**	**263.012**	**+28,4**
davon: Türkei	166.001	102.735	+61,6
Südafrika	69.150	71.437	–3,2
Nordamerika	**899.652**	**759.791**	**+18,4**
davon: USA	639.622	564.705	+13,3
Kanada	110.019	85.860	+28,1
Mexiko	150.011	109.226	+37,3
Südamerika	**465.842**	**397.539**	**+17,2**
davon: Brasilien	356.682	277.806	+28,4
Argentinien	57.931	48.263	+20,0
Asien-Pazifik	**3.582.447**	**3.502.556**	**+2,3**
davon: China	3.233.933	3.182.428	+1,6
Indien	101.553	97.610	+4,0
Japan	65.635	61.112	+7,4
Weltweit	**8.901.338**	**7.957.274**	**+11,9**
Volkswagen Pkw	4.866.803	4.563.327	+6,7
Škoda	866.820	731.262	+18,5
SEAT	519.176	385.591	+34,6
Volkswagen Nutzfahrzeuge	409.406	328.572	+24,6
Audi	1.895.240	1.614.231	+17,4
Lamborghini	10.112	9.233	+9,5
Bentley	13.560	15.174	–10,6
Porsche	320.221	309.884	+3,3

1 Inklusive der At Equity einbezogenen Gemeinschaftsunternehmen in China. Die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE

Im Geschäftsjahr 2023 übergab der Volkswagen Konzern weltweit +10,7% mehr Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir 338.174 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 281.280 (+10,6%) Einheiten auf Lkw und 30.267 (+2,2%) Einheiten auf Busse. Die Auslieferungen der Transporterbaureihe MAN TGE stiegen im Vergleich zum Vorjahreszeitraum stark an und beliefen sich auf 26.627 (+23,4%) Fahrzeuge. Die Auslieferungen konnten im Berichtszeitraum aufgrund des sehr hohen Auftragsbestands, einer zunehmenden Stabilisierung der Lieferketten und eines gestiegenen Produktionsvolumens deutlich gesteigert werden.

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) stiegen die Verkäufe im Berichtsjahr gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 34,8% auf insgesamt 155.726 Einheiten; davon entfielen 123.525 auf Lkw und 6.308 auf Busse. Die Marke MAN lieferte hier 25.893 Fahrzeuge der Transporterbaureihe MAN TGE aus.

Im Geschäftsjahr 2023 stiegen die Auslieferungen in der Türkei mit 5.737 (4.413) Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahreszeitraum sehr stark an. Davon entfielen 5.126 Einheiten auf Lkw und 292 Einheiten auf Busse sowie 319 Fahrzeuge auf die Transporterbaureihe MAN TGE. In Südafrika stiegen die Nutzfahrzeug-Auslieferungen des Volkswagen Konzerns gegenüber dem Vorjahr um 32,9% auf insgesamt 4.891 Fahrzeuge; davon entfielen 4.407 auf Lkw und 484 auf Busse.

Die Verkäufe in Nordamerika erhöhten sich im Berichtsjahr auf 93.430 (82.828) Fahrzeuge, darunter waren 78.277 Lkw und 15.153 Busse.

Die Auslieferungen in Südamerika sanken im Jahr 2023 auf insgesamt 52.330 Einheiten (–31,3%); davon entfielen 46.083 auf Lkw und 6.247 auf Busse. Aufgrund der Einführung einer neuen Emissionsnorm zum Jahresbeginn 2023 sanken die Verkäufe in Brasilien, dem größten Markt in dieser Region, im Berichtsjahr um 30,3% auf 41.578 Einheiten. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 36.671 Lkw und 4.907 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr 12.057 Fahrzeuge, darunter 11.077 Lkw und 937 Busse – das waren insgesamt 5,4% mehr als im Vorjahr.

AUSLIEFERUNGEN DES BEREICHS NUTZFAHRZEUGE AN KUNDEN NACH MÄRKTEN[1]

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2023	2022	(%)
Europa/Übrige Märkte	**180.357**	**135.063**	**+33,5**
davon: EU27+3	155.726	115.535	+34,8
davon: Deutschland	43.711	31.642	+38,1
Türkei	5.737	4.413	+30,0
Südafrika	4.891	3.681	+32,9
Nordamerika	**93.430**	**82.828**	**+12,8**
davon: USA	73.473	66.403	+10,6
Mexiko	14.478	11.131	+30,1
Südamerika	**52.330**	**76.152**	**–31,3**
davon: Brasilien	41.578	59.630	–30,3
Asien-Pazifik	**12.057**	**11.444**	**+5,4**
Weltweit	**338.174**	**305.487**	**+10,7**
Scania	96.568	85.232	+13,3
MAN	115.653	84.372	+37,1
Navistar	88.880	81.892	+8,5
Volkswagen Truck & Bus	37.073	53.991	–31,3

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

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT POWER ENGINEERING

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

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren 2023 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen über drei Viertel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

AUFTRAGSEINGÄNGE IM SEGMENT PKW IN WESTEUROPA

Die Auftragseingänge in Westeuropa lagen im Berichtsjahr um 15,7 % unter dem Niveau von 2022. Dabei entwickelte sich die Nachfrage nach Modellen mit Verbrennungs- beziehungsweise Plug-in-Hybrid-Antrieben im Vergleich dazu etwas besser – in einzelnen Märkten, wie Großbritannien und Spanien waren gegenüber dem Vorjahr steigende Auftragseingänge zu verzeichnen. Bei batterieelektrischen Fahrzeugen lagen die Auftragseingänge dagegen stärker unter dem Vorjahresniveau. Die branchenweit zu beobachtende Kaufzurückhaltung, unter anderem aufgrund sich verschlechternder wirtschaftlicher Rahmenbedingungen und auslaufender Fördermaßnahmen, trug zu einer geringeren Nachfrage in wesentlichen Märkten bei.

AUFTRAGSEINGÄNGE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Für mittelschwere und schwere Lkw, Busse sowie Nutzfahrzeuge der Transporterbaureihe MAN TGE lagen die Auftragseingänge mit 264.798 Fahrzeugen im Jahr 2023 um 21 % unter dem Vorjahr. Bestehende Unsicherheiten in Bezug auf die wirtschaftliche Entwicklung sowie die erschwerten Finanzierungsbedingungen führten insbesondere in Europa zu einer Normalisierung der Nachfrage. In Nordamerika lagen die Auftragseingänge stark unter Vorjahr, im Wesentlichen aufgrund einer fortgesetzt restriktiven Auftragsannahme, bedingt durch den sehr hohen Auftragsbestand. In Südamerika lag der Auftragseingang infolge von Vorzieheffekten im Zusammenhang mit einer zum Jahresbeginn neu in Kraft getretenen Emissionsnorm in Brasilien stark unter dem Vorjahr. Das Segment der Transporterbaureihe MAN TGE verzeichnete ebenfalls einen deutlichen Rückgang.

Der Auftragseingang im Bus-Geschäft lag spürbar unter dem Vorjahreswert. In der Region EU27+3 konnte ein spürbarer Anstieg der Bestelleingänge erzielt werden. Dies ist unter anderem auf einen sich weiterhin langsam erholenden Reisebusmarkt zurückzuführen. Gegenläufig lagen die Bestelleingänge in Südamerika stark unter dem Vorjahreswert.

AUFTRAGSEINGÄNGE IM SEGMENT POWER ENGINEERING

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

Im Jahr 2023 beliefen sich die Auftragseingänge im Segment Power Engineering auf 5,0 (4,3) Mrd. €. In einem anhaltend schwierigen Marktumfeld erzielten Engines & Marine Systems und Turbomachinery über drei Viertel des Auftragsvolumens.

Im Marinegeschäft wurden im Jahr 2023 beispielsweise für sechs Schiffe Lieferungen über 12 x 32/44CR und 24 x 175D Motoren beauftragt. Im Kraftwerksgeschäft konnten Aufträge für 81 Motoren und Komponentensätze für 22 Completely-Knocked-Down-Motoren unterschiedlicher Typisierungen mit einer Gesamtleistung von 1.409 MW akquiriert werden. Im Bereich Turbomaschinen erhielten wir mehrere Aufträge für neue Anwendungen, die durch die Energiewende und Dekarbonisierung getrieben werden. Beispielsweise für eine CO_2-Abscheidung und -Speicherung in den Niederlanden, sowie eine Grosswärmepumpe für Dänemark. Ein weiterer Auftrag für die Verdichtung von Wasserstoff aus Elektroyseanlagen für eine Nutzung in industriellen Prozessen konnte ebenfalls eingebucht werden. Außerdem verbuchten wir Erfolge für mit Digitalpaketen ausgestatte fernbediente Maschinenstränge in der Nordsee und einen Großauftrag für 11 Kompressoren auf einer schwimmende Öl- und Gasproduktionsanlage.

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, Navistar und Porsche Holding Salzburg ein und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Geschäftsjahr 2023 beliebt. Die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung und Störungen der Logistikketten wirkten jedoch belastend. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft stieg um 11,3 % auf weltweit 9,5 Mio. Kontrakte. Der Anteil der geleasten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) lag im Berichtsjahr in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 32,8 % in der Größenordnung des Vorjahres. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 31. Dezember 2023 auf 24,6 (24,5) Mio. Einheiten.

In Europa/Übrige Märkte übertraf die Zahl der unterzeichneten Neuverträge mit 6,9 Mio. Einheiten den Vergleichswert des Vorjahres um 12,0 %, wenngleich das Finanzdienstleistungsgeschäft im Jahr 2023 von der eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit beeinflusst war. Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des Berichtsjahres mit 18,4 (18,1) Mio. Kontrakten auf dem Niveau vom 31. Dezember 2022. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,1 (7,2) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge stieg im abgelaufenen Geschäftsjahr auf 1,0 (0,8) Mio. Kontrakte. Der Vertragsbestand lag am 31. Dezember 2023 mit 2,9 (3,0) Mio. Einheiten auf dem Niveau vom Vorjahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,6 (1,7) Mio. Verträge.

In der Region Südamerika wurden im Berichtsjahr 543 (360) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand nahm zum Ende des abgelaufenen Geschäftsjahres gegenüber dem 31. Dezember 2022 auf 933 (828) Tsd. Einheiten zu; dabei entfielen die bestehenden Verträge überwiegend auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Jahr 2023 sanken im Raum Asien-Pazifik die neuen Vertragsabschlüsse auf 1,0 (1,2) Mio. Einheiten; der Vergleichswert des Vorjahres wurde damit verfehlt. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende Dezember 2023 auf 2,4 (2,6) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,5 (1,6) Mio. Verträge.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Im Berichtsjahr stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation um 10,4 % auf 9.362.441 Einheiten (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China). Das Vorjahr war insbesondere durch die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit aufgrund von Engpässen bei der Teileversorgung ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastet. Im Berichtsjahr wirkten anhaltende Engpässe in der Teileversorgung beeinträchtigend, zudem führten Störungen der globalen Logistikketten zu Verzögerungen, die sich im Verlauf des Jahres jedoch abschwächten. Im Ausland erhöhte sich das Absatzvolumen um 9,5 % auf 8.184.399 Fahrzeuge. Einen Zuwachs verzeichneten insbesondere die USA, Großbritannien und die Türkei. Demgegenüber wurden in China weniger Fahrzeuge abgesetzt. Der Absatz im Inland erhöhte sich gegenüber dem Vorjahreswert um 17,2 %. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Konzerns erhöhte sich auf 12,6 (11,9) %.

Unsere meistverkauften Fahrzeuge im vergangenen Jahr waren Tiguan, Polo, Passat, Jetta, T-Roc, Golf und T-Cross der Marke Volkswagen Pkw. Den größten Absatzanstieg verzeichneten die Modelle Polo, ID.3, Jetta und Passat der Marke Volkswagen Pkw, Q4 e-tron, A6 und Q5 der Marke Audi, der SEAT Leon sowie der Škoda Octavia. Auch der Porsche 911 und der ID. Buzz erzielten eine hohe Zuwachsrate.

PRODUKTION

Von Januar bis Dezember 2023 fertigte der Volkswagen Konzern mit 9.309.273 Fahrzeugen (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) 6,8 % mehr als im vergleichbaren Vorjahreszeitraum, der geprägt war durch Produktionsstopps infolge von Unterbrechungen der Lieferketten ausgelöst durch den Russland-Ukraine-Konflikt und die Covid-19-Pandemie. Im Geschäftsjahr 2023 beeinträchtigten Engpässe in der Teileversorgung die Produktion. Im Inland stieg die Fertigung um 16,2 % auf 1.914.368 Fahrzeuge. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Konzerns nahm auf 20,6 (18,9) % zu.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am Ende des Berichtsjahres über dem Stand zum Jahresende 2022. Im Berichtsjahr wirkten sich Störungen in den Logistikketten weiterhin negativ aus, die sich im Verlauf des Jahres abschwächten.

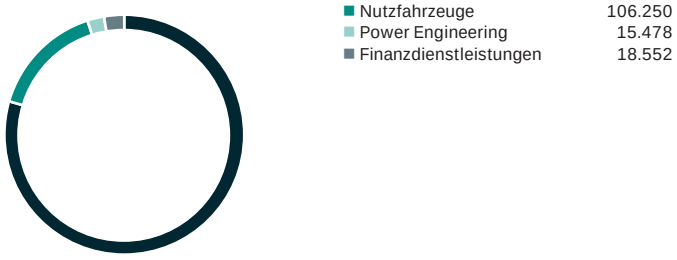
BELEGSCHAFT

Im Geschäftsjahr 2023 beschäftigte der Volkswagen Konzern einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen durchschnittlich 678.825 Mitarbeiter (+ 1,4 %). Im Durchschnitt standen im Inland 296.134 Personen unter Vertrag; ihr Anteil an der Gesamtbelegschaft lag mit 43,6 (43,3) % auf dem Niveau des Vorjahres.

Zum 31. Dezember 2023 stieg die Zahl der aktiven Mitarbeiter im Volkswagen Konzern um 1,2 % auf 654.359. Darüber hinaus befanden sich 12.585 Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit und 17.081 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtsjahres stieg die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns mit 684.025 Personen um 1,2 % im Vergleich zum Stand vom Jahresende 2022. Die Mitarbeiterzahl im Inland lag bei 298.687 Beschäftigten (+ 1,6 %) und im Ausland – einschließlich des Verkaufs der OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga/Russland – bei 385.338 Beschäftigten (+ 0,9 %).

MITARBEITER NACH BEREICHEN

Stand 31. Dezember 2023



Aktie und Anleihen

Die sich verschärfende Wettbewerbssituation im Automobilsektor bei einem zunehmend aggressiven Preiswettbewerb, insbesondere in China, belastete die Kurse der Stamm- und der Vorzugsaktie der Volkswagen AG im Berichtsjahr.

AKTIENMÄRKTE UND KURSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AKTIEN

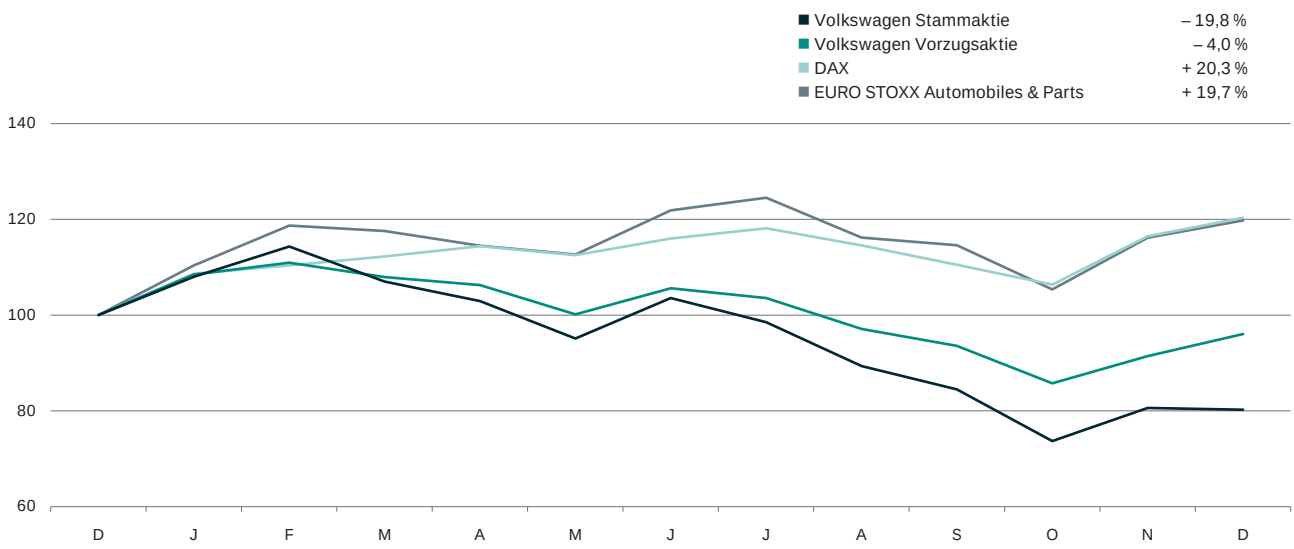
Im Geschäftsjahr 2023 setzten die internationalen Börsen ihren im Oktober 2022 begonnenen Aufwärtstrend dank positiver Konjunkturdaten zunächst fort und verzeichneten einen deutlichen Anstieg. Die Hoffnung auf zurückhaltendere Zinsschritte der nationalen Notenbanken verlagerte sich im Zeitablauf jedoch in zunehmende Sorgen vor weiteren Zinserhöhungen zur Eindämmung der anhaltend hohen Inflationsraten. Zudem führte die durch die gestiegenen Zinsen ausgelöste Krise im internationalen Bankensektor zu einer großen Verunsicherung in den Finanzmärkten, die unter anderem durch die Debatten um die Schuldenobergrenze in den USA verstärkt wurde. Positive Wirtschafts- und Unternehmensdaten stützten im weiteren Verlauf zunächst die Börsen, dann gerieten die Notierungen wieder unter Druck. Am Ende des Berichtsjahres erholten sich die Kurse wieder in der Hoffnung auf Zinssenkungen im Jahr 2024.

Der deutsche Aktienindex (DAX) startete fulminant in das Börsenjahr 2023 und konnte gegenüber dem Jahresendkurs 2022 zunächst deutlich zulegen. Getrieben von fallenden Energiepreisen, der Erwartung sinkender Inflationsraten sowie besseren wirtschaftlichen Frühindikatoren hellte sich die Stimmung auf. In den folgenden Monaten belasteten jedoch fortgesetzte Zinserhöhungen durch die Europäische Zentralbank angesichts eines unvermindert hohen Inflationsdrucks die Kursentwicklung. Der DAX ging in eine Seitwärtsbewegung über. Im fortschreitenden Jahresverlauf beeinträchtigten die Turbulenzen mehrerer internationaler Banken, ausgelöst durch den Zinsanstieg, sowie der Streit um die US-Schuldenobergrenze die Kursentwicklung. Hinzu kamen Konjunktursorgen, unter anderem hervorgerufen durch verhaltene Wirtschaftsdaten in China. Angesichts sinkender Inflationsraten und Spekulationen über Zinssenkungen besserte sich die Stimmung der Anleger in den letzten Handelswochen des Berichtsjahres, sodass der DAX Mitte Dezember ein neues Rekordhoch erreichte. Am Jahresende 2023 lag er um 20,3% über dem Vorjahreskurs.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG entwickelten sich zu Beginn des Berichtsjahres zunächst sehr positiv. Die Anfang März 2023 veröffentlichten soliden Ergebnisse des Geschäftsjahres 2022, die vorgeschlagene Dividende für 2022 und ein positiver Ausblick auf das Jahr 2023 sorgten kurzzeitig für einen Kursanstieg. Die mit der Vorstellung des Geschäftsberichts kommunizierte Investitionsplanung bewertete der Kapitalmarkt aufgrund des hohen Kapitalbedarfs für die Transformation des Unternehmens kritisch. Ebenso belastete die sich verschärfende Wettbewerbssituation im Automobilsektor. Preissenkungen durch die Konkurrenz insbesondere im Bereich der Elektrofahrzeuge und die Sorge vor einem zunehmend aggressiven Preiswettbewerb lösten weitere Unsicherheiten bei Anlegern aus. Auch wirkten rückläufige Marktanteile in China, verbunden mit der Einschätzung der Marktteilnehmer hinsichtlich einer hohen Abhängigkeit des Konzerns von den dortigen Entwicklungen, dämpfend auf den Kurs. Die Erwartung sinkender Margen in der Automobilindustrie und einer verhalteneren Nachfrage nach Elektrofahrzeugen und damit eines sich weiter

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2022 BIS DEZEMBER 2023

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2022 = 100



verschärfenden Wettbewerbsdrucks führten zunächst zu weiteren Kursrückgängen. Gestützt durch ein positives Gesamtmarktumfeld konnten die Aktien im weiteren Verlauf wieder leicht zulegen und sich in den letzten Handelswochen des Jahres auf niedrigem Niveau stabilisieren. Der Jahresschlusskurs 2023 der Vorzugsaktie lag um 4,0 % und der Stammaktie um 19,8 % unter dem Vorjahreswert. Unter der Annahme einer Re-Investition der regulären Dividende (ohne Steuerabzug) zum Zeitpunkt der Ausschüttung in die Volkswagen Aktien lag die Gesamtrendite der Vorzugsaktie bei +3,1 % und die der Stammaktie bei –15,1 %. Damit verzeichnete die Vorzugsaktie eine Rendite unterhalb der Vergleichsindizes DAX und EURO STOXX Automobiles & Parts.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 31. DEZEMBER 2023

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	181,65	106,40	118,45
	Datum	03.03.	27.10.	29.12.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	142,20	99,14	111,80
	Datum	03.03.	30.10.	29.12.
DAX	Kurs	16.794	14.069	16.752
	Datum	11.12.	02.01.	29.12.
EURO STOXX Automobiles & Parts	Kurs	634	522	606
	Datum	28.07.	02.01.	29.12.

CAPITAL MARKETS DAY

Der Volkswagen Konzern hat im Juni 2023 auf dem Capital Markets Day mehr als 200 internationalen Finanzanalysten, institutionellen Investoren sowie Vertretern von Ratingagenturen und Banken vor Ort die neu fokussierte strategische Ausrichtung des Konzerns vorgestellt. Wesentlicher Bestandteil ist ein neues Führungsmodell, das auf Kundenorientierung, Unternehmertum und Teamgeist setzt. Der Grundsatz „Value over Volume“ priorisiert dabei die nachhaltige Wertschöpfung gegenüber dem Volumenwachstum. Damit einhergehend erhalten die Markengruppen ein neues Steuerungsmodell, und die Positionierung der Marken sowie die Produktpalette sollen geschärft werden. Die Verantwortung für ihre Renditeziele wurde den Marken übertragen, die jeweils ein eigenes Ergebnisverbesserungsprogramm umsetzen, um Profitabilität und Cashflows zu stärken sowie die Kapitalintensität zu reduzieren. Um den so gestärkten Marken die Skalenvorteile der Technologieplattformen „Architecture“, „Software“, „Battery, Charging & Energy“ sowie „Volkswagen Group Mobility“ in vollem Umfang zu erschließen, sollen diese vom Konzern neu aufgestellt werden. Der Konzern fokussiert seine Investitionen regional auf die weltweit attraktivsten Ertragsquellen. In diesem Zuge wurden die geschärften Strategien für die wichtigen Wachstumsmärkte China und Nordamerika vorgestellt. Zudem hat Volkswagen seine mittelfristigen und strategischen finanziellen Ziele aktualisiert. Neben den Präsentationen und dem Austausch mit den Mitgliedern des Konzernvorstands hatten die Besucher des Capital Markets Day die Möglichkeit, Fahrzeuge und Technologien des Konzerns zu erleben. Zusätzlich bot der Volkswagen Konzern einer breiten Öffentlichkeit die Möglichkeit, der Veranstaltung online über einen Live-Webcast zu folgen. So konnten weitere rund 16.000 interne und externe Zuschauer die Präsentationen live verfolgen.

Der Capital Markets Day war der Auftakt eines intensiveren Dialogs mit dem Kapitalmarkt. Für die kommenden Jahre sind weitere Veranstaltungen geplant, auf denen Investoren und Analysten detailliert über die Strategien der Markengruppen, Technologiefelder und Regionalstrategien informiert werden.

DIVIDENDENPOLITIK

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

Den aktuellen Dividendenvorschlag finden Sie im Kapitel „Volkswagen AG (Kurzfassung nach HGB)“ des vorliegenden Geschäftsberichts: Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG schlagen für das Geschäftsjahr 2023 eine Dividende von 9,00 € je Stammaktie und 9,06 € je Vorzugsaktie vor. Auf dieser Basis beträgt die Ausschüttungssumme insgesamt 4,5 (4,4) Mrd. €. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Konzernergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Sie beträgt für das Berichtsjahr 28,3 % und lag im Vorjahr bei 29,4 %; die Sonderdividende anlässlich des Börsengangs der Porsche AG ist in diesen Zahlen jeweils nicht berücksichtigt. Wir streben eine Ausschüttungsquote von mindestens 30 % an.

DIVIDENDENRENDITE

Auf Basis des Dividendenvorschlags für das Berichtsjahr liegt die Dividendenrendite der Volkswagen Stammaktie, gemessen am Schlusskurs des letzten Handelstages 2023, bei 7,6 (5,9) %. Für die Vorzugsaktie ergibt sich eine Dividendenrendite von 8,1 (7,5) %.

ERGEBNIS JE AKTIE

Das unverwässerte Ergebnis je Stammaktie für das Geschäftsjahr 2023 lag bei 31,92 (29,66) €. Bei den Vorzügen ergab sich ein unverwässertes Ergebnis je Aktie von 31,98 (29,72) €. Die Berechnung basiert gemäß IAS 33 auf der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtsjahres in Umlauf befindenden Stamm- beziehungsweise Vorzugsaktien. Da die unverwässerte und die verwässerte Zahl der Aktien identisch sind, entspricht das unverwässerte Ergebnis je Aktie dem verwässerten Ergebnis je Aktie.

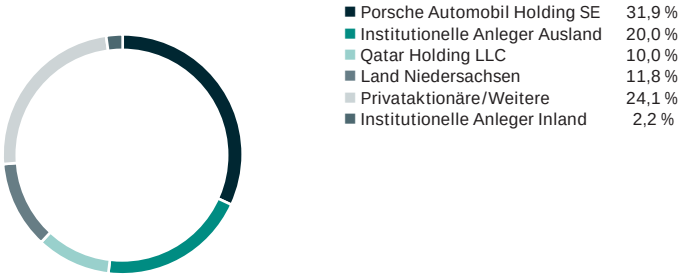
Zur Ermittlung des Ergebnisses je Aktie siehe auch Angabe „Ergebnis je Aktie“ im Anhang zum Konzernabschluss 2023.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2023

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG betrug zum Ende des Berichtsjahres 1.283.315.873,28 €. Die folgende grafische Darstellung zeigt die Aktionärsstruktur der Volkswagen AG zum 31. Dezember 2023.

AKTIONÄRSSTRUKTUR ZUM 31. DEZEMBER 2023

in Prozent des Gezeichneten Kapitals



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

Die Stimmrechtsmitteilungen gemäß WpHG sind unter www.volkswagen-group.com/stimmrechtsmitteilungen veröffentlicht.

DATEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

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

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN

Dividendenentwicklung		2023	2022	2021	2020	2019
Anzahl der Stückaktien am 31.12.						
Stammaktien	Tsd. Stück	295.090	295.090	295.090	295.090	295.090
Vorzugsaktien	Tsd. Stück	206.205	206.205	206.205	206.205	206.205
Dividende[1]						
je Stammaktie	€	9,00	8,70	7,50	4,80	4,80
je Vorzugsaktie	€	9,06	8,76	7,56	4,86	4,86
Dividendenausschüttung[1]	Mio. €	4.524	4.374	3.772	2.419	2.419
auf Stammaktien	Mio. €	2.656	2.567	2.213	1.416	1.416
auf Vorzugsaktien	Mio. €	1.868	1.806	1.559	1.002	1.002

Wertentwicklung der Aktien[2]		2023	2022[3]	2021	2020	2019
Stammaktie						
Jahresendkurs	€	118,45	147,65	258,40	170,10	173,25
Kursentwicklung	%	–19,8	–42,9	+51,9	–1,8	+24,6
Jahreshöchstwert	€	181,65	279,40	327,20	183,10	182,50
Jahrestiefstwert	€	106,40	145,00	165,70	101,50	135,60
Vorzugsaktie						
Jahresendkurs	€	111,80	116,42	177,48	152,42	176,24
Kursentwicklung	%	–4,0	–34,4	+16,4	–13,5	+26,9
Jahreshöchstwert	€	142,20	193,10	246,55	185,52	184,24
Jahrestiefstwert	€	99,14	114,88	144,80	87,20	134,76
Beta-Faktor[4]	Faktor	1,13	1,15	1,16	1,26	1,17
Börsenwert am 31.12.	Mrd. €	58,0	67,6	112,8	81,6	87,5
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12.	Mrd. €	175,7	165,4	144,4	127,0	121,8
Börsenwert zu Eigenkapital	Faktor	0,33	0,41	0,78	0,64	0,72

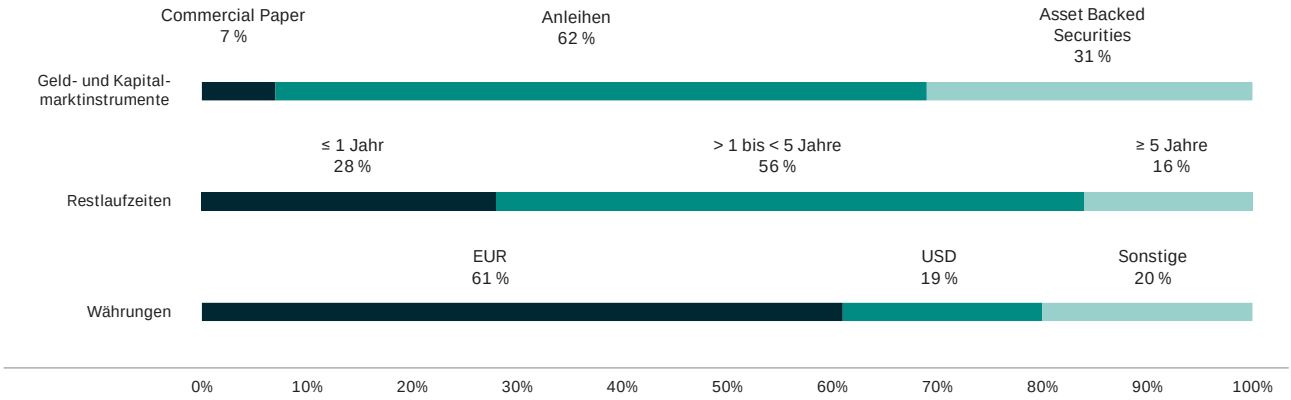
Kennzahlen je Aktie		2023	2022[3]	2021	2020	2019
Ergebnis je Stammaktie[5]						
unverwässert	€	31,92	29,66	29,59	16,60	26,60
verwässert	€	31,92	29,66	29,59	16,60	26,60
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG am 31.12.	€	350,48	329,90	288,15	253,44	242,93
Kurs-Gewinn-Verhältnis[6]						
Stammaktie	Faktor	3,7	5,0	8,7	10,2	6,5
Vorzugsaktie	Faktor	3,5	3,9	6,0	9,1	6,6
Dividendenrendite[7]						
Stammaktie	%	7,6	5,9	2,9	2,8	2,8
Vorzugsaktie	%	8,1	7,5	4,3	3,2	2,8

Börsenumsätze[8]		2023	2022	2021	2020	2019
Umsatz Volkswagen Stammaktien	Mrd. €	1,4	2,7	6,1	3,1	3,3
	Mio. Stück	10,2	13,5	23,3	21,6	20,9
Umsatz Volkswagen Vorzugsaktien	Mrd. €	31,4	44,9	58,8	49,8	41,0
	Mio. Stück	263,2	302,2	300,4	361,2	266,0
Anteil Volkswagen am DAX-Umsatz	%	4,1	4,7	6,6	4,7	4,6

1 Die Angaben beziehen sich für die Jahre 2019 bis 2022 auf die jeweils im Folgejahr ausgeschüttete Dividende. Für das Jahr 2021 ohne Berücksichtigung der Sonderdividende aufgrund des Börsengangs der Porsche AG. Für das Jahr 2023 handelt es sich um den Dividendenvorschlag.
2 Xetra-Kurse.
3 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).
4 Zur Ermittlung siehe Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage" im vorliegenden Geschäftsbericht, das Vorjahr wurde angepasst.
5 Zur Ermittlung siehe Angabe „Ergebnis je Aktie" im Anhang zum Konzernabschluss.
6 Verhältnis des Jahresendkurses zum Ergebnis je Aktie.
7 Dividende je Aktie bezogen auf den Jahresendkurs.
8 Orderbuchumsätze an der elektronischen Handelsplattform Xetra (Deutsche Börse).

REFINANZIERUNGSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Stand 31. Dezember 2023



REFINANZIERUNG

Der Volkswagen Konzern konnte sich bei seinen Refinanzierungsaktivitäten im Jahr 2023 weiter diversifizieren und war in einem herausfordernden Marktumfeld mehrfach erfolgreich auf den internationalen Kapitalmärkten aktiv.

Im Rahmen der zunehmenden Elektrifizierung des Fahrzeugportfolios rücken auch bei der Refinanzierungsstrategie nachhaltige Finanzinstrumente verstärkt in den Fokus. Die Volkswagen International Finance N.V. platzierte im März 2023 zwei grüne Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 1,75 Mrd. €. Im August 2023 konnte die Gesellschaft erstmalig grüne Hybridanleihen mit einem Nominalvolumen von insgesamt 1,75 Mrd. € erfolgreich begeben, nachdem sie zuvor eine Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 750 Mio. € mit Rückzahlung zum 4. September 2023 fristgerecht gekündigt hatte. Diese Green Bonds basieren auf dem im November 2022 vorgestellten Green Finance Framework des Volkswagen Konzerns. Dieses ermöglicht es dem Unternehmen, EU-taxonomiekonforme Investitionsausgaben zu refinanzieren, wobei Volkswagen sich auf vollelektrische Fahrzeuge beschränkt. Zusätzlich veröffentlichte die Volkswagen Financial Services AG im August 2023 ihr erstes Green Finance Framework, im Rahmen dessen ausschließlich Finanzierungsprodukte für vollelektrische Fahrzeuge refinanziert werden können. Im September 2023 hat die Volkswagen Leasing GmbH erstmalig grüne Anleihen am Kapitalmarkt mit einem Gesamtvolumen von 2,0 Mrd. € platziert.

Im US-amerikanischen Kapitalmarkt wurden durch die Volkswagen Group of America Finance, LLC im September und November 2023 Anleihen mit einem Gesamtvolumen von 5,65 Mrd. USD platziert. Im kanadischen Refinanzierungsmarkt wurden Schuldverschreibungen in Höhe von 750 Mio. CAD ausgegeben.

Über die Volkswagen International Finance N.V. war der Volkswagen Konzern erstmals lokal am chinesischen Kapitalmarkt aktiv und konnte im September 2023 eine sogenannte Panda-Anleihe in Höhe von 1,5 Mrd. CNY begeben.

Im Mai und November 2023 hat die TRATON Finance Luxembourg S.A., eine indirekte Tochtergesellschaft der TRATON SE, Anleihen in insgesamt drei Tranchen mit einem Gesamtvolumen von 1,75 Mrd. € begeben.

Darüber hinaus wurden im Volkswagen Konzern Privatplatzierungen in verschiedenen Währungen durchgeführt.

Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen wurden zusätzlich zu den grünen Anleihen öffentliche Euro-Benchmark-Anleihen über weitere 2,0 Mrd. € begeben. Zudem wurden Wertpapiere in diversen Währungen und Regionen emittiert.

Neben der Platzierung von erstrangigen und unbesicherten Anleihen waren Asset-Backed-Securities (ABS)-Transaktionen ein weiterer Bestandteil unserer Refinanzierung. In Europa wurden öffentliche ABS-Transaktionen mit einem Gesamtvolumen von 2,75 Mrd. € platziert. Außerdem wurden öffentliche ABS-Transaktionen in UK, Australien, Japan und Brasilien begeben.

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

Der Anteil der festverzinslichen Instrumente war im vergangenen Jahr in etwa 2,5-mal so hoch wie der Anteil der variabel verzinslichen.

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

Die folgende Tabelle zeigt, welche Finanzinstrumente an den Geld- und Kapitalmärkten zum 31. Dezember 2023 genutzt wurden, und sie veranschaulicht die finanzielle Flexibilität des Volkswagen Konzerns:

Finanzinstrumente	Rahmen Mrd. €	Ausnutzung am 31.12.2023 Mrd. €
Commercial Paper	40,3	10,4
Anleihen	192,4	98,6
davon Hybrid-Emissionen		14,9
Asset Backed Securities	104,3	48,2

Die im Dezember 2019 durch die Volkswagen AG abgeschlossene syndizierte Kreditlinie in Höhe von 10,0 Mrd. € war zum Jahresende 2023 ungenutzt.

Bei weiteren Konzerngesellschaften bestanden syndizierte Kreditlinien über insgesamt 15,1 Mrd. €, von denen 0,1 Mrd. € gezogen wurden. Weiterhin bestanden im Volkswagen Konzern in verschiedenen Ländern mit nationalen und internationalen Banken bilaterale, bestätigte Kreditlinien über insgesamt 6,2 Mrd. €, von denen 0,3 Mrd. € genutzt wurden.

RATINGS

Die Rating-Agentur Standard & Poor's bestätigte im November 2023 die kurz- und langfristigen Ratings mit A–2 beziehungsweise BBB+ für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH. Der Ausblick für alle Gesellschaften ist unverändert „stabil". Im September 2023 vergab Standard & Poor's darüber hinaus ein Kurzfrist-Rating für die TRATON SE mit der Einstufung A–2. Für die TRATON SE wurde im November 2023 das kurz- und langfristige Rating mit A–2 beziehungsweise BBB und „stabilem" Ausblick bestätigt.

Moody's Investors Service bestätigte im Juli und Oktober 2023 die kurz- und langfristigen Ratings der Volkswagen AG und der Volkswagen Financial Services AG mit P–2 beziehungsweise A3 sowie der Volkswagen Bank GmbH mit P–1 beziehungsweise A1. Der Ausblick ist unverändert „stabil". Für die TRATON SE wurde im September 2023 das langfristige Rating mit Baa2 bestätigt und der Ausblick auf „stabil" belassen. Zudem wurde der TRATON SE ein Kurzfrist-Rating mit P–2 zugewiesen.

	VOLKSWAGEN AG		VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES AG		VOLKSWAGEN BANK GMBH		TRATON SE	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Standard & Poor's								
kurzfristig	A–2	A–2	A–2	A–2	A–2	A–2	A–2	–
langfristig	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB+	BBB	BBB
Ausblick	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil
Moody's Investors Service								
kurzfristig	P–2	P–2	P–2	P–2	P–1	P–1	P–2	–
langfristig	A3	A3	A3	A3	A1	A1	Baa2	Baa2
Ausblick	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil	stabil

ESG-RATINGS

Analysten und Investoren stützen ihre Empfehlungen und Entscheidungen verstärkt auch auf das Nachhaltigkeitsprofil von Unternehmen. Sie ziehen unter anderem ESG-Ratings heran, um die Leistungen eines Unternehmens in den Bereichen Umwelt (Environment), Soziales und Governance (ESG) zu beurteilen. Gleichzeitig sind diese Ratings ein wichtiges Instrument, um den Status unserer Zielerreichung im Hinblick auf die Konzernstrategie NEW AUTO zu überprüfen und um interne Maßnahmen abzuleiten.

Im Geschäftsjahr 2023 hat sich unsere Bewertung im ESG-Rating von ISS ESG von C auf C+ verbessert im Vergleich zum Vorjahr. Im Sustainalytics Rating blieb der Volkswagen Konzern stabil mit einer „Medium-Risk" Bewertung. Darüber hinaus wurde Volkswagen im Jahr 2023 von MSCI unverändert mit B und im CDP Climate Rating weiterhin mit A– bewertet. Im Water Disclosure Project (WDP) hat Volkswagen wesentliche Inhalte berichtet, wurde aber im Geschäftsjahr 2023 nicht bewertet.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Vor dem Hintergrund eines herausfordernden Marktumfelds sowie einer verschärften Wettbewerbssituation im Automobilbereich konnte der Volkswagen Konzern im Berichtsjahr deutlich höhere Umsätze erzielen und sein Operatives Ergebnis auf Vorjahresniveau halten.

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

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

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

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

KENNZAHLEN 2023 NACH SEGMENTEN

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	245.680	45.731	4.044	54.128	349.584	–27.300	322.284
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	19.474	3.714	366	3.792	27.345	–4.769	22.576
in % der Umsatzerlöse	7,9	8,1	9,0	7,0			7,0
Sachinvestitionen und aktivierte Entwicklungskosten	22.636	2.205	134	282	25.257	538	25.795

IFRS 17 – VERSICHERUNGSVERTRÄGE

IFRS 17 fasst die Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen neu. Aus der erstmaligen Anwendung resultierte eine geringfügige Veränderung des Eigenkapitals jeweils zum 1. Januar 2023 sowie zum 1. Januar 2022. Diese ist im Wesentlichen auf die geänderte Systematik zur Ermittlung der Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft zurückzuführen. Darüber hinaus führte die saldierte Betrachtung von Zahlungsströmen in der Bewertung der Rückstellungshöhe gleichermaßen zu einer Reduktion von Vermögenswerten und Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft in Höhe von 0,7 Mrd. € zum 1. Januar 2023. Auf die Gewinn- und Verlustrechnung hat die geänderte Systematik zur Erfassung von Erlösen und Aufwendungen keine wesentlichen Auswirkungen. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

SCOUT MOTORS INC.

Im Rahmen der Nordamerika-Strategie des Volkswagen Konzerns wurde im Geschäftsjahr 2022 die Gesellschaft Scout Motors Inc., Arlington, Virginia/USA, eine 100-prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen Finance Luxemburg, Strassen/Luxemburg, gegründet. Unter dem Namen Scout soll eine neue Fahrzeugmarke erschaffen werden, über die in den USA ab 2026 elektrifizierte Geländefahrzeuge und Pickups vertrieben werden. Um den Aufbau der Marke Scout, die Fahrzeugentwicklung und die Produktionsplanung zu finanzieren, wurden im Geschäftsjahr 2023 493 Mio. USD in die Gesellschaft eingebracht. Die Gesellschaft wird seit dem 1. Januar 2023 in den Volkswagen Konzernabschluss einbezogen.

ERWERB VON ANTEILEN AN XPENG INC.

Am 6. Dezember 2023 hat Volkswagen 4,99 % der Stammaktien des Elektrofahrzeugherstellers XPeng Inc., Kaimaninseln (XPeng) zu einem Kaufpreis von insgesamt 706 Mio. USD erworben. Aus der Realisierung eines seit dem 26. Juli 2023 laufenden Termingeschäfts ergaben sich im Geschäftsjahr 2023 nicht zahlungswirksame Erträge in Höhe von 74,2 Mio. €, die im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind. Zusammen mit dem Vertrag zum Erwerb der Anteile wurde mit Guangdong Xiaopeng Motors Technology Co. Ltd., Guangzhou/China, einem Tochterunternehmen von XPeng, eine technologische Rahmenvereinbarung unter anderem über die gemeinsame Entwicklung von Elektrofahrzeugen in China abgeschlossen. Die Beteiligung an XPeng wird erfolgsneutral zum Fair Value bewertet.

HORIZON ROBOTICS INC.

Am 7. Dezember 2023 hat Volkswagen von Horizon Robotics Inc., Kaimaninseln (Horizon Robotics), einem führenden Anbieter von energieeffizienten Computing-Plattformen für autonomes Fahren in China, Vorzugsaktien von Horizon Robotics zu einem Kaufpreis von 200 Mio. USD erworben sowie ein Wandeldarlehen an Horizon Robotics in Höhe von 800 Mio. USD ausgegeben. Beide Investitionen sind bilanziell als Fremdkapitalinstrumente klassifiziert und werden erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Aus der Bewertung resultierten im Geschäftsjahr 2023 nicht zahlungswirksame Erträge in Höhe von 0,7 Mio. €, die im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen sind.

Um die Entwicklung des hochautomatisierten und autonomen Fahrens in China voranzutreiben, hat Volkswagen mit Horizon Robotics außerdem die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens vereinbart. Am 14. Dezember 2023 investierte Volkswagen hierzu 2 Mrd. CNY und erhält dafür einen Anteil von 60 % an dem neuen Unternehmen CARIZON (Beijing) Technology Company Limited, Peking/China (CARIZON). Darüber hinaus hat sich Volkswagen zu zukünftigen Kapitaleinzahlungen in das Gemeinschaftsunternehmen von bis zu 8,4 Mrd. CNY verpflichtet.

VERKAUF DER OOO VOLKSWAGEN GROUP RUS

Am 18. Mai 2023 hat der Volkswagen Konzern den Verkauf seiner Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus (Volkswagen Group Rus), Kaluga/Russland und ihren lokalen Tochtergesellschaften (OOO Volkswagen Components and Services, Kaluga/Russland, OOO Scania Leasing, Moskau/Russland, OOO Scania Finance, Moskau/Russland, OOO Scania Insurance, Moskau/Russland) an OOO ART-FINANCE, Moskau/Russland, die von dem russischen Händler AO Avilon Automotive Group, Moskau/Russland, unterstützt wird, abgeschlossen. Mit

Registrierung der Transaktion am 22. Mai 2023 ging das Eigentum an den Anteilen der Volkswagen Group Rus von der Verkäuferseite auf den Käufer über. Die Transaktion umfasst die Produktionsstätten in Kaluga, die Importeursstruktur der Konzernmarken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Škoda, Bentley, Lamborghini und Ducati für mögliches After-Sales-Geschäft und die Lageraktivitäten sowie die Scania Finanzdienstleistungsaktivitäten mit allen zugehörigen Mitarbeitern.

Der Volkswagen Konzern hatte in diesem Zusammenhang bereits im Geschäftsjahr 2022 wesentliche Wertberichtigungen vorgenommen und entsprechende Vorsorgen getroffen. Der Verkaufspreis beträgt 0,1 Mrd. €. Aus der Entkonsolidierung der betroffenen Gesellschaften ergibt sich ein Verlust in Höhe von 0,4 Mrd. € im Geschäftsjahr 2023, welcher im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen ist. Dieses Ergebnis verteilt sich auf den Konzernbereich Automobile in Höhe von –0,4 Mrd. € sowie auf den Finanzdienstleistungsbereich in Höhe von 0,1 Mrd. €. Der Verlust resultiert im Wesentlichen aus der Realisierung von Währungsumrechnungseffekten in Höhe von –0,3 Mrd. €, welche aus der Währungsumrechnungsrücklage in die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen umgegliedert wurden.

ZUR VERÄUßERUNG GEHALTENE BETEILIGUNGEN

Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden von Tochtergesellschaften der Volkswagen Financial Services und Porsche jeweils in Russland sowie der MAN Energy Solutions im Zusammenhang mit dem Gasturbinengeschäft wurden gemäß IFRS 5 zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt.

SONDEREINFLÜSSE

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

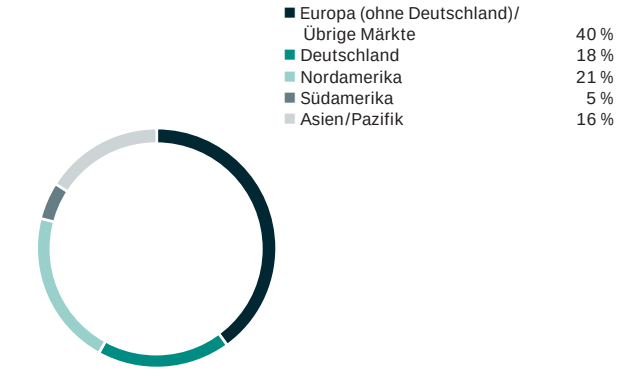
Im Geschäftsjahr 2023 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

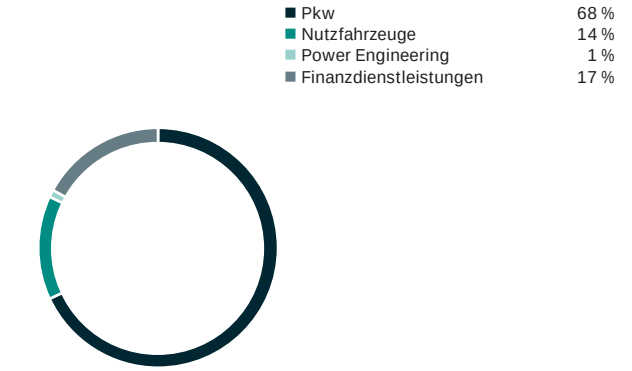
	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE[1]		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
Mio. €	2023	2022[2]	2023	2022[2]	2023	2022[2]
Umsatzerlöse	**322.284**	**279.050**	**268.156**	**232.392**	**54.128**	**46.657**
Kosten der Umsatzerlöse	–261.262	–226.866	–214.996	–189.572	–46.266	–37.294
Bruttoergebnis	**61.022**	**52.184**	**53.160**	**42.820**	**7.862**	**9.363**
Vertriebskosten	–21.340	–19.840	–20.308	–18.794	–1.032	–1.046
Verwaltungskosten	–12.724	–11.655	–10.007	–9.074	–2.717	–2.582
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–4.382	1.421	–4.061	1.518	–321	–97
Operatives Ergebnis	**22.576**	**22.109**	**18.784**	**16.471**	**3.792**	**5.638**
Operative Umsatzrendite (in %)	**7,0**	**7,9**	**7,0**	**7,1**	**7,0**	**12,1**
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	2.291	2.403	2.236	2.287	55	116
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	–1.673	–2.442	–1.602	–2.283	–71	–159
Finanzergebnis	**618**	**–40**	**635**	**3**	**–17**	**–43**
Ergebnis vor Steuern	**23.194**	**22.070**	**19.419**	**16.474**	**3.775**	**5.595**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–5.266	–6.217	–4.182	–4.249	–1.084	–1.969
Ergebnis nach Steuern	**17.928**	**15.852**	**15.236**	**12.226**	**2.692**	**3.627**
Ergebnisanteil von Minderheiten	1.329	395	1.209	270	120	125
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	586	576	586	576	0	0
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	**16.013**	**14.881**	**13.442**	**11.380**	**2.572**	**3.502**

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2023
in Prozent



UMSATZANTEILE NACH BEREICHEN 2023
in Prozent



ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

Von Januar bis Dezember 2023 übertrafen die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns mit 322,3 Mrd. € den Vorjahreswert um 15,5 %. Wesentliche Gründe hierfür waren das gestiegene Volumen sowie die positive Entwicklung in der Preispositionierung und im Mix. Wechselkurseffekte wirkten gegenläufig. Der Vorjahreszeitraum war noch stärker durch eine eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung negativ beeinflusst. Der Volkswagen Konzern erzielte 81,5 (82,6) % seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis erhöhte sich um 8,8 Mrd. € auf 61,0 Mrd. €. Die Bruttomarge belief sich auf 18,9 (18,7) %.

Im Geschäftsjahr 2023 lag das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns mit 22,6 (22,1) Mrd. € in der Größenordnung des Vorjahres. Die operative Umsatzrendite betrug 7,0 (7,9) %. Insbesondere der gestiegene Fahrzeugabsatz und eine verbesserte Preispositionierung standen gestiegenen Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe) entgegen. Die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoffsicherungen) wirkte sich von Januar bis Dezember 2023 negativ (– 3,2 Mrd. €) auf das Operative Ergebnis aus, während sie im Vorjahreszeitraum das Konzernergebnis um + 1,8 Mrd. € erhöhte; zudem hatten im Jahr 2022 positive Effekte aus Derivaten im Finanzdienstleistungsbereich (+ 0,8 Mrd. €) einen erhöhenden Einfluss auf das Konzernergebnis. Die Entkonsolidierung der Volkswagen Group Rus und ihrer Tochtergesellschaften führte im Jahr 2023 zu einem Verlust von 0,4 Mrd. €. Im Vorjahr waren vor allem Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen und Risikovorsorgen als Folge der unmittelbaren Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts und Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieselthematik zu berücksichtigen. Das Finanzergebnis erhöhte sich um 0,7 Mrd. € auf 0,6 Mrd. €. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen lag leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Im Zinsergebnis konnten höhere Zinserträge gestiegene Zinsaufwendungen vor allem aufgrund geänderter Zinssätze zur Bewertung von Rückstellungen nicht ausgleichen. Im übrigen Finanzergebnis war das Berichtsjahr unter anderem durch negative Wechselkurseinflüsse vor allem durch die starke Abwertung des argentinischen Peso geprägt. Geringere nicht zahlungswirksame Aufwendungen aus den Anpassungen der Buchwerte von Beteiligungsgesellschaften aufgrund von Börsenkursentwicklungen und Wertminderungstests sowie ein positives Wertpapier- und Fondsergebnis wirkten gegenläufig. Im Vorjahreszeitraum hatten die außerplanmäßige Abschreibung der Beteiligung an der Argo AI und Kursveränderungen im Wertpapier- und Fondsergebnis, insbesondere infolge des Russland-Ukraine-Konflikts, jeweils einen negativen Einfluss.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns nahm im Geschäftsjahr 2023 um 1,1 Mrd. € auf 23,2 Mrd. € zu. Die Umsatzrendite vor Steuern ging auf 7,2 (7,9) % zurück. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich ein Aufwand in Höhe von 5,3 (6,2) Mrd. €, die resultierende Steuerquote belief sich auf 22,7 (28,2) %. Das Ergebnis nach Steuern lag mit 17,9 (15,9) Mrd. € spürbar über dem Wert des Vorjahres.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Der Konzernbereich Automobile verzeichnete im Berichtsjahr Umsatzerlöse in Höhe von 268,2 (232,4) Mrd. €. Der gestiegene Fahrzeugabsatz sowie Verbesserungen in der Preispositionierung und im Mix konnten negative Wechselkurseffekte kompensieren. Im Vorjahreszeitraum hatten Engpässe bei der Teileversorgung einen noch negativeren Einfluss. Die Umsatzerlöse in den Bereichen Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering übertrafen den Vorjahreswert jeweils deutlich. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich im Wesentlichen volumenbedingt sowie aufgrund von höheren Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe) und gestiegenen ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten, denen gesunkene Abschreibungen aufgrund der Neueinschätzung und Verlängerung von Restnutzungsdauern für bestimmte Sachanlagen in Höhe von rund 1,4 Mrd. € entgegenstanden. Der Anteil der Umsatzkosten an den Umsatzerlösen war im Berichtsjahr rückläufig. Da die Forschungs- und Entwicklungskosten und die Umsatzerlöse im Konzernbereich Automobile in einem ähnlichen Verhältnis stiegen, lag dessen Relation zueinander – die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) – im Berichtsjahr mit 8,1 (8,1) % auf dem Niveau des Jahres 2022. Die Investitionsquote, die sich aus der F&E- und Sachinvestitionsquote zusammensetzt, belief sich im Geschäftsjahr 2023 auf 13,5 (13,6) %.

Von Januar bis Dezember 2023 legten sowohl die Vertriebskosten, unter anderem infolge gestiegener Logistikkosten, als auch die Verwaltungskosten im Vergleich zum Vorjahr zu; ihr Anteil an den Umsatzerlösen ging jeweils zurück. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag bei –4,1 (1,5) Mrd. €. Das Geschäftsjahr 2023 war durch negative Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting insbesondere für Rohstoffe geprägt, während diese Effekte im Vorjahreszeitraum einen positiven Einfluss hatten.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile belief sich im Zeitraum Januar bis Dezember 2023 auf 18,8 Mrd. €, das waren 2,3 Mrd. € mehr als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem höheren Fahrzeugabsatz und Verbesserungen in der Preispositionierung. Bewertungseffekte von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting sowie höhere Produktkosten, insbesondere für Rohstoffe, und eine negative Wechselkursentwicklung belasteten das Ergebnis. Der Vorjahreszeitraum war durch positive Effekte aus der Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting sowie Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt geprägt. Die operative Umsatzrendite entsprach 7,0 (7,1) %. Von der

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

Mio. €	2023	2022[1]
Pkw		
Umsatzerlöse	218.380	189.312
Operatives Ergebnis	14.704	14.603
Operative Umsatzrendite (in %)	6,7	7,7
Nutzfahrzeuge		
Umsatzerlöse	45.731	39.516
Operatives Ergebnis	3.714	1.588
Operative Umsatzrendite (in %)	8,1	4,0
Power Engineering		
Umsatzerlöse	4.044	3.565
Operatives Ergebnis	366	281
Operative Umsatzrendite (in %)	9,0	7,9

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

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

Ertragslage im Finanzdienstleistungsbereich

Von Januar bis Dezember 2023 übertrafen die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen mit 54,1 Mrd. € den Vorjahreswert um 16,0 %. Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich insbesondere aufgrund sehr stark gestiegener Zinsaufwendungen und höhere Abschreibungen auf die Restwerte von vermieteten Fahrzeugen überproportional im Verhältnis zum Vorjahr. Das Bruttoergebnis ging in der Folge um 1,5 Mrd. € auf 7,9 Mrd. € zurück.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen fiel mit 3,8 (5,6) Mrd. € niedriger aus als im Jahr 2022. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus gestiegenen Zinsaufwendungen. Außerdem hatten Derivate, die im Vorjahr positiv gewirkt haben, im Berichtsjahr einen negativen Einfluss. Im Vorjahr wirkten vor allem Aufwendungen im Rahmen von Wertberichtigungen als unmittelbare Auswirkungen des Russland-Ukraine Konflikts belastend. Die operative Umsatzrendite verringerte sich auf 7,0 (12,1) %. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern belief sich auf 8,8 (14,1) %.

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

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

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2023 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern einen Brutto-Cashflow in Höhe von 48,5 (49,3) Mrd. €. Die im Ergebnis enthaltenen zahlungsunwirksamen Bewertungseffekte aus Sicherungsgeschäften sind in der Kapitalflussrechnung zu eliminieren. Mittelabflüsse aus Steuerzahlungen für frühere Veranlagungszeiträume in Höhe von rund –1,5 Mrd. € wirkten belastend. Die Veränderung im Working Capital entsprach –29,1 (–20,8) Mrd. € und resultierte im Vorjahresvergleich im Wesentlichen aus einem höheren Aufbau der Forderungen und Vermieteten Vermögenswerte sowie einem geringeren Aufbau der Verbindlichkeiten. Ein geringerer Aufbau der Vorräte sowie eine Zunahme der sonstigen Rückstellungen wirkte gegenläufig. Die Mittelabflüsse aus der Dieselthematik fielen niedriger aus als im Jahr 2022. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft reduzierte sich im Geschäftsjahr 2023 um 9,1 Mrd. € auf 19,4 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns nahm im Berichtsjahr vor allem aufgrund gestiegener Sachinvestitionen und Zugänge aktivierter Entwicklungskosten um 2,6 Mrd. € auf 28,0 Mrd. € zu. Im Vorjahr war der gesamte auf Volkswagen entfallende und in die Green Mobility Holding eingelegte Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd. € für den Erwerb von Europcar zu berücksichtigen.

Aus der Finanzierungstätigkeit des Volkswagen Konzern ergab sich ein Mittelzufluss in Höhe von 16,0 (4,2) Mrd. €. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Hierin enthalten war auch die Begebung der im August 2023 erfolgreich platzierten grünen Hybridanleihen mit einem Gesamtnennbetrag in Höhe von 1,75 Mrd. €. Die Rückzahlung der zu September 2023 gekündigten Hybridanleihe in Höhe von 0,75 Mrd. € reduzierte die Finanzierungstätigkeit entsprechend. Zudem umfasst die Finanzierungstätigkeit die Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit dem im Jahr 2022 durchgeführten Börsengang der Porsche AG – im Wesentlichen Zahlung der Sonderdividende an die Aktionäre der Volkswagen AG – sowie die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG in Höhe von insgesamt rund 11 Mrd. €. Ende Dezember 2023 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 43,5 (29,7) Mrd. €.

Am Ende des Geschäftsjahres 2023 lag die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns bei –147,4 Mrd. €; am 31. Dezember 2022 waren es –125,8 Mrd. €.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im Berichtsjahr erzielte der Konzernbereich Automobile mit 35,8 Mrd. € ergebnisbedingt einen um 2,6 Mrd. € über dem Vorjahr liegenden Brutto-Cashflow. Die im Ergebnis enthaltenen zahlungsunwirksamen Bewertungseffekte aus Sicherungsgeschäften sind in der Kapitalflussrechnung zu eliminieren. Mittelabflüsse aus Steuerzahlungen für frühere Veranlagungszeiträume in Höhe von rund –1,5 Mrd. € wirkten belastend. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf 2,1 (–3,3) Mrd. €. Gründe für die Veränderung gegenüber Vorjahr waren im Wesentlichen ein geringerer Vorräteaufbau und eine Zunahme von Sonstigen Rückstellungen. Diesen Effekten stand ein geringerer Aufbau von Verbindlichkeiten gegenüber Vorjahr entgegen. In der Folge übertraf der Cashflow des laufenden Geschäfts mit 37,9 Mrd. € den Vorjahreswert um 26,7 %.

Im Zeitraum Januar bis Dezember 2023 lag die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts mit 27,2 (25,1) Mrd. € über dem Wert des Vorjahres. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) stiegen um 1,6 Mrd. € auf 14,4 Mrd. €. Die Sachinvestitionsquote belief sich auf 5,4 (5,5) %.

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE[1]		FINANZDIENST-LEISTUNGEN	
Mio. €	2023	2022[2]	2023	2022[2]	2023	2022[2]
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**29.738**	**39.123**	**23.042**	**24.899**	**6.695**	**14.224**
Ergebnis vor Steuern	23.194	22.070	19.419	16.474	3.775	5.595
Ertragsteuerzahlungen	–7.716	–4.416	–6.328	–3.562	–1.389	–854
Abschreibungen[3]	28.282	30.670	17.729	20.854	10.552	9.816
Veränderung der Pensionen	262	898	251	857	11	41
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	271	568	244	639	27	–71
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen[4]	4.161	–509	4.474	–2.086	–313	1.577
Brutto-Cashflow	**48.453**	**49.280**	**35.789**	**33.177**	**12.665**	**16.104**
Veränderung Working Capital	**–29.097**	**–20.784**	**2.062**	**–3.312**	**–31.160**	**–17.472**
Veränderung der Vorräte	–2.071	–8.385	–651	–8.262	–1.419	–123
Veränderung der Forderungen	–4.361	–3.065	–1.250	–526	–3.111	–2.539
Veränderung der Verbindlichkeiten	5.272	8.713	3.179	8.179	2.094	535
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	358	–3.042	236	–2.950	123	–92
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	–14.964	–8.711	558	406	–15.522	–9.117
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–13.332	–6.294	–8	–158	–13.324	–6.136
Cashflow laufendes Geschäft	**19.356**	**28.496**	**37.851**	**29.865**	**–18.495**	**–1.369**
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	**–28.031**	**–25.454**	**–27.153**	**–25.058**	**–878**	**–396**
davon: Sachinvestitionen	–14.653	–12.948	–14.371	–12.731	–282	–217
Entwicklungskosten (aktiviert)	–11.142	–9.723	–11.142	–9.723	–	–
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	–2.738	–3.219	–2.115	–2.997	–622	–222
Netto-Cashflow[5]	*–8.675*	*3.042*	*10.698*	*4.807*	*–19.373*	*–1.765*
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	8.219	–16.368	9.512	–15.052	–1.293	–1.316
Investitionstätigkeit	**–19.812**	**–41.822**	**–17.641**	**–40.110**	**–2.171**	**–1.712**
Finanzierungstätigkeit	**16.008**	**4.225**	**–12.927**	**8.621**	**28.934**	**–4.396**
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	–8	16.198	–8	16.198	–	–
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	1.003	–235	–2.919	–235	3.922	–0
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–1.765	–285	–1.620	–233	–145	–52
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–2	1	–2	1	0	–0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**13.785**	**–9.385**	**5.661**	**–1.856**	**8.124**	**–7.529**
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.12.[6]	**43.522**	**29.738**	**28.704**	**23.042**	**14.819**	**6.695**
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	41.858	49.771	20.994	30.891	20.864	18.880
Bruttoliquidität	**85.380**	**79.509**	**49.698**	**53.934**	**35.683**	**25.575**
Kreditstand	–232.813	–205.312	–9.409	–10.919	–223.404	–194.393
Nettoliquidität am 31.12.[7]	**–147.433**	**–125.803**	**40.289**	**43.015**	**–187.722**	**–168.818**

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).
3 Saldiert mit Zuschreibungen.
4 Im Wesentlichen Bewertung von Finanzinstrumenten zu Marktwerten und Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.
5 Netto-Cashflow: Cashflow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen).
6 Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.
7 Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen gegen verbundene Unternehmen und Joint Ventures abzüglich Kreditstand (Lang- und Kurzfristige Finanzschulden).

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

Mio. €	2023	2022[1]
Pkw		
Brutto-Cashflow	30.102	28.753
Veränderung Working Capital	2.833	–457
Cashflow laufendes Geschäft	32.935	28.296
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–25.223	–23.060
Netto-Cashflow	7.712	5.236
Nutzfahrzeuge		
Brutto-Cashflow	5.214	4.079
Veränderung Working Capital	–682	–2.877
Cashflow laufendes Geschäft	4.532	1.201
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–1.800	–1.953
Netto-Cashflow	2.732	–752
Power Engineering		
Brutto-Cashflow	472	345
Veränderung Working Capital	–88	23
Cashflow laufendes Geschäft	384	368
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–130	–44
Netto-Cashflow	254	323

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir im Jahr 2023 und 2024 in den Markt eingeführt haben beziehungsweise einführen werden. Dabei handelt es sich sowohl um neue Fahrzeuge, die unsere Modellpalette erweitern, als auch um Produktaufwertungen etablierter Modelle. Weitere Investitionsschwerpunkte liegen in der Elektrifizierung und Digitalisierung unserer Produkte, Zukunftstechnologien und die Weiterentwicklung der modularen und rein elektrischen Baukästen und Plattformen. Mit 11,1 Mrd. € erhöhten sich die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten im Berichtsjahr um 1,4 Mrd. €. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ entsprach –2,1 (–3,0) Mrd. € und enthielt vor allem strategische Investitionen in diverse Unternehmen, vor allem in XPeng. Im Vorjahr war hier der gesamte auf Volkswagen entfallende und in die Green Mobility Holding eingelegte Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd. € für den Erwerb von Europcar zu berücksichtigen.

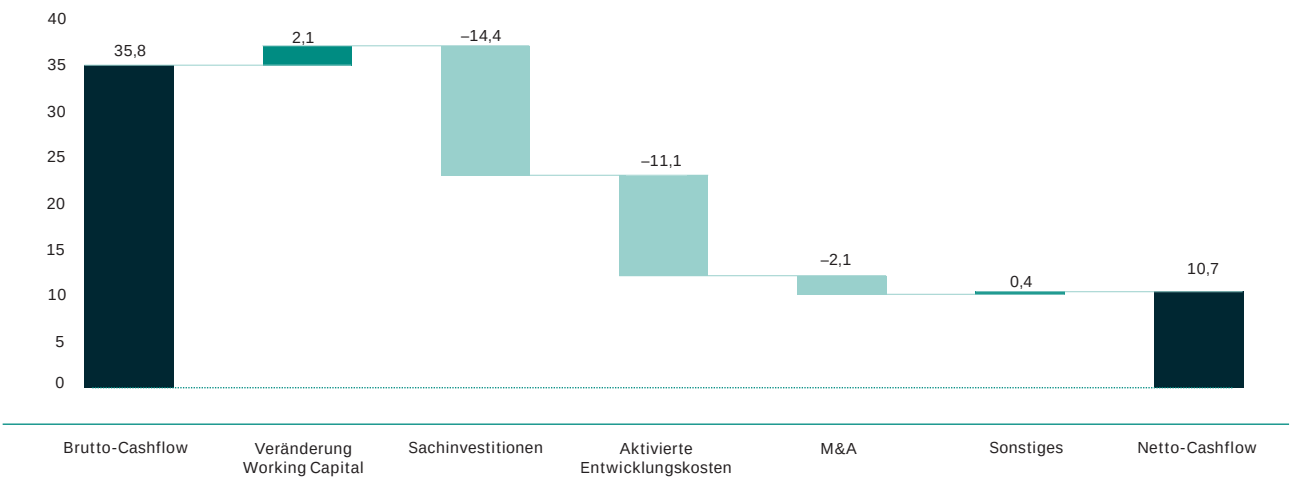
Die Investitionstätigkeit des Konzernbereichs Automobile beinhaltet zudem das an Horizon Robotics gewährte Wandeldarlehen.

Mit 10,7 Mrd. € übertraf der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile im Zeitraum Januar bis Dezember 2023 den Vorjahreswert um 5,9 Mrd. €. Die Cash Conversion Rate, welche den Netto-Cashflow ins Verhältnis zum Operativen Ergebnis des Konzernbereichs Automobile stellt, lag am Jahresende 2023 bei 57,0 (29,2) %.

Im Geschäftsjahr 2023 verzeichnete die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile einen Mittelabfluss in Höhe von 12,9 Mrd. €, während im Vorjahr Mittel in Höhe von 8,6 Mrd. € zuflossen. Sie berücksichtigt vor allem die Mittelzu- und -abflüsse im Zusammenhang mit dem im Vorjahr durchgeführten Börsengang der Porsche AG – im Wesentlichen Zahlung der Sonderdividende an die Aktionäre der Volkswagen AG – sowie die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG aus der Gewinnverwendung für das Geschäftsjahr 2022 und die Rückzahlung der zu September 2023 gekündigten Hybridanleihe. Aus den im August 2023 über die Volkswagen International Finance N.V. erfolgreich begebenen grünen Hybridanleihen im Gesamtnennbetrag von 1,75 Mrd. € ergab sich im Geschäftsjahr 2023 ein Mittelzufluss. Diese Anleihen bestehen zum einen aus einer

NETTO-CASHFLOW KONZERNBEREICH AUTOMOBILE 2023

in Mrd. €



1,0 Mrd. € Anleihe, die mit einem Kupon von 7,5 % ausgestattet und erstmals nach fünf Jahren kündbar ist, und zum anderen aus einer 0,75 Mrd. € Anleihe, die einen Kupon von 7,875 % hat und erstmals nach neun Jahren gekündigt werden kann. Beide Anleihen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – unter anderem nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – die Nettoliquidität sowie das Eigenkapital. Außerdem umfasst die Finanzierungstätigkeit die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden.

Am 31. Dezember 2023 wies der Konzernbereich Automobile trotz der Mittelabflüsse aufgrund der Sonderdividende im Zusammenhang aus dem Börsengang der Porsche AG eine solide Nettoliquidität in Höhe von 40,3 Mrd. € aus; Ende 2022 hatte sie 43,0 Mrd. € betragen. Der Anteil der Nettoliquidität des Konzernbereichs Automobile an den Umsatzerlösen des Konzerns verringerte sich im Berichtsjahr auch aufgrund des überproportionalen Anstiegs der Umsatzerlöse auf 12,5 (15,4) %.

Finanzielle Situation im Finanzdienstleistungsbereich

Im Geschäftsjahr 2023 erwirtschaftete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cashflow in Höhe von 12,7 Mrd. €, der den Vorjahreswert unter anderem aufgrund des schwächeren Ergebnisses um 3,4 Mrd. € verfehlte. Die Veränderung im Working Capital betrug –31,2 (–17,5) Mrd. €. Ein höherer Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und Forderungen sowie eine Zunahme der Vorräte führten gegenüber Vorjahr zu einer gestiegenen Mittelbindung im Working Capital. Ein höherer Aufbau der Verbindlichkeiten wirkte dem entgegen. In der Folge verringerte sich der Cashflow aus dem laufenden Geschäft um 17,1 Mrd. € auf –18,5 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts belief sich auf 0,9 (0,4) Mrd. €.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ergab sich im Berichtsjahr ein Mittelzufluss in Höhe von 28,9 Mrd. €. Hierin sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen sowie übrige Finanzschulden enthalten. Im Vorjahreszeitraum flossen Mittel in Höhe von 4,4 Mrd. € ab.

Am 31. Dezember 2023 lag die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei –187,7 Mrd. €; Ende 2022 belief sie sich auf –168,8 Mrd. €.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Am Ende des Berichtsjahres verzeichnete der Volkswagen Konzern mit 600,3 Mrd. € eine um 6,4 % höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2022. Die Bilanzsumme berücksichtigt zum Stichtag die Umsetzung der neuen Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen (IFRS 17), die zu einer Bilanzverkürzung führte. Der Wert zum Jahresende 2022 wurde entsprechend retrospektiv angepasst. Das Eigenkapital nahm im Wesentlichen aufgrund des positiven Ergebnisses um 11,6 Mrd. € auf 189,9 Mrd. € zu. Die Eigenkapitalquote war mit 31,6 (31,6) % so hoch wie zum Ende des Vorjahres.

Am 31. Dezember 2023 bestanden außerbilanzielle Verpflichtungen in Form von Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 10,4 (10,6) Mrd. € und in Form von Finanzgarantien in Höhe von 0,9 (1,2) Mrd. €. Zudem lagen Sonstige finanzielle Verpflichtungen in Höhe von 38,2 (35,4) Mrd. € vor. Die Eventualverbindlichkeiten beziehen sich vor allem auf Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik sowie auf mögliche Belastungen aus Steuerrisiken im Bereich Nutzfahrzeuge in Brasilien. Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen ergeben sich im Wesentlichen aus Bestellobligos für Sachanlagen und Dienstleistungen, aus unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden sowie aus Entwicklungs- und Lieferverträgen. Neben den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen darüber hinaus Bestellobligos für Vorräte mit einer kurzen Umschlagsdauer, die im Wesentlichen aus dem Kooperations-Rahmenvertrag mit der Ford Motor Company über die gemeinsame Entwicklung von Transportern und mittelgroßen Pickups für den globalen Markt hervorgehen. Des Weiteren bestehen langfristige Abnahmeverpflichtungen aus Batteriebeschaffungsverträgen mit Unternehmen der Northvolt Gruppe.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Insbesondere aufgrund gestiegener Aktivierungen von Entwicklungskosten nahmen die Immateriellen Vermögenswerte im Konzernbereich Automobile zum Jahresende 2023 gegenüber dem Wert zum 31. Dezember 2022 spürbar zu. Die Sachanlagen erhöhten sich leicht. Hier standen Zugänge in Sachanlagen gesunkenen Abschreibungen entgegen. Die At Equity bewerteten Anteile gingen unter anderem aufgrund von Dividendenbeschlüssen, Wertberichtigungen infolge von Börsenkursentwicklungen und Wertminderungstests sowie durch die konzerninterne Umgliederung der über die Green Mobility Holding gehaltenen Beteiligung an Europcar in den Finanzdienstleistungsbereich zurück. Die langfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte verringerten sich vor allem aufgrund von gegenüber dem Jahresende 2022 geringeren positiven Einflüssen aus der Derivatebewertung. Insgesamt beliefen sich die Langfristigen Vermögenswerte volumenbedingt auf 186,0 (178,7) Mrd. €.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte fielen am 31. Dezember 2023 mit 120,2 (122,7) Mrd. € niedriger aus als ein Jahr zuvor. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte nahmen im Wesentlichen aufgrund volumenbedingt gestiegenen Forderungen aus Lieferungen und Leistungen zu. Der Bestand an Wertpapieren reduzierte sich um 10,7 Mrd. € auf 22,2 Mrd. €, während der Bestand an Zahlungsmitteln im Konzernbereich Automobile Ende Dezember 2023 um 5,7 Mrd. € auf 28,7 Mrd. € stieg. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst die Buchwerte der Vermögenswerte von zur Veräußerung vorgesehenen Tochtergesellschaften von Porsche sowie Vermögenswerte der MAN Energy Solutions. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die Buchwerte der zugehörigen Schulden.

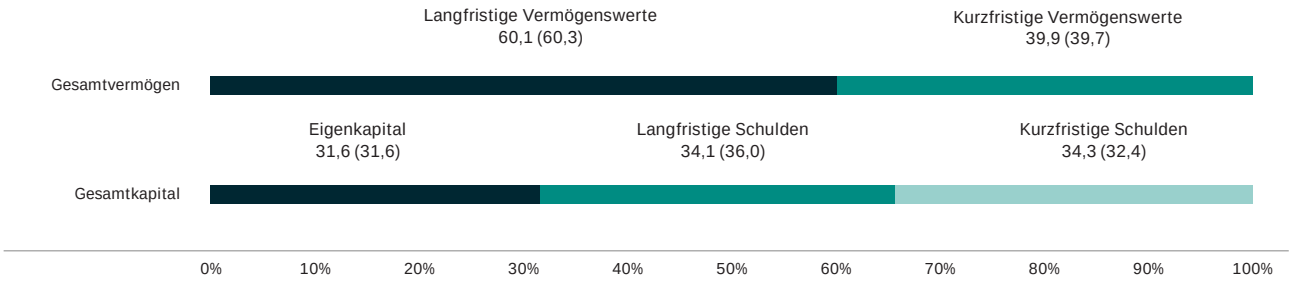
BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER

	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE[1]		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
Mio. €	2023	2022[2]	2023	2022[2]	2023	2022[2]
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	**360.694**	**339.853**	**186.042**	**178.667**	**174.653**	**161.187**
Immaterielle Vermögenswerte	89.109	83.241	88.504	82.846	605	394
Sachanlagen	66.880	63.890	65.918	62.908	962	982
Vermietete Vermögenswerte	64.094	59.380	377	1.279	63.717	58.100
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	94.474	86.944	–726	–767	95.200	87.711
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	46.137	46.399	31.969	32.400	14.168	13.999
Kurzfristige Vermögenswerte	**239.644**	**224.159**	**120.204**	**122.730**	**119.439**	**101.430**
Vorräte	53.601	52.274	48.692	48.768	4.909	3.506
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	66.381	61.549	–832	–799	67.213	62.348
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	49.250	43.226	21.348	18.764	27.902	24.462
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.772	37.206	22.211	32.867	4.561	4.338
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	43.449	29.172	28.698	23.034	14.751	6.137
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	190	733	88	95	103	638
Bilanzsumme	**600.338**	**564.013**	**306.246**	**301.396**	**294.092**	**262.616**
Passiva						
Eigenkapital	**189.912**	**178.328**	**146.305**	**135.954**	**43.607**	**42.375**
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	160.539	151.255	117.489	109.565	43.050	41.690
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	15.155	14.121	15.155	14.121	0	0
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	175.694	165.376	132.644	123.686	43.050	41.690
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	14.218	12.952	13.661	12.267	557	684
Langfristige Schulden	**204.552**	**202.961**	**86.868**	**88.316**	**117.684**	**114.646**
Finanzschulden	122.323	121.737	18.046	21.871	104.277	99.866
Rückstellungen für Pensionen	29.672	27.553	29.174	27.104	498	449
Sonstige Schulden	52.557	53.671	39.648	39.341	12.908	14.330
Kurzfristige Schulden	**205.874**	**182.723**	**73.073**	**77.127**	**132.801**	**105.596**
Finanzschulden	110.476	83.448	–8.637	–10.953	119.113	94.401
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30.901	28.738	26.836	26.106	4.064	2.631
Sonstige Schulden	64.467	70.380	54.869	61.961	9.597	8.418
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	31	158	5	12	26	146
Bilanzsumme	**600.338**	**564.013**	**306.246**	**301.396**	**294.092**	**262.616**

1 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen, im Wesentlichen konzerninterne Darlehen.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2023

in Prozent



Mit 146,3 Mrd. € verzeichnete der Konzernbereich Automobile am 31. Dezember 2023 ein um 7,6 % höheres Eigenkapital als Ende 2022. Hierzu trugen vor allem das positive Ergebnis des Berichtsjahres sowie die im August 2023 begebenen grünen Hybridanleihen bei. Die Dividendenzahlungen an die Aktionäre der Volkswagen AG, negative Einflüsse aus der Währungsumrechnung und höhere versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen infolge der Änderung des Zinssatzes sowie die Rückzahlung der zu September 2023 gekündigten Hybridanleihe reduzierten das Eigenkapital. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital nahmen spürbar zu und waren im Wesentlichen den Minderheitsaktionären des Porsche AG Konzerns und der TRATON Group zuzurechnen. Die Eigenkapitalquote stieg auf 47,8 (45,1) %.

Die Langfristigen Schulden lagen am Ende des Berichtsjahres mit 86,9 (88,3) Mrd. € annähernd auf dem Niveau des Vorjahres. Vor allem infolge von Umgliederungen vom langfristigen in den kurzfristigen Bereich aufgrund kürzerer verbleibender Restlaufzeiten reduzierten sich die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden. Die Pensionsrückstellungen nahmen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes zu.

Mit 73,1 (77,1) Mrd. € gingen auch die Kurzfristigen Schulden am 31. Dezember 2023 gegenüber Vorjahr zurück. Die kurzfristigen Finanzschulden beliefen sich auf –8,6 (–11,0) Mrd. €. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert in beiden Zeiträumen negativ. Die kurzfristigen Sonstigen Schulden verringerten sich vor allem aufgrund der im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG im Dezember 2022 beschlossenen und im Januar 2023 ausgezahlten Sonderdividende. Gegenläufig wurde hier der Zahlungsanspruch gegenüber der Porsche SE aus der zweiten Tranche der Stammaktien der Porsche AG verrechnet.

Am Ende des Geschäftsjahre 2023 wies der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 306,2 Mrd. € aus; das waren 1,6 % mehr als am Jahresende 2022.

Bilanzstruktur im Finanzdienstleistungsbereich

Am 31. Dezember 2023 verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleitungen mit 294,1 Mrd. € eine um 12,0 % höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2022. Sie berücksichtigt zum Stichtag die Umsetzung der neuen Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen (IFRS 17), die zu einer Bilanzverkürzung führte. Der Wert des Vorjahresbilanzstichtages wurde entsprechend retrospektiv angepasst.

BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW, NUTZFAHRZEUGE UND POWER ENGINEERING

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022[1]
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	149.881	142.467
Kurzfristige Vermögenswerte	100.013	105.055
Bilanzsumme	**249.894**	**247.522**
Eigenkapital	127.684	119.654
Langfristige Schulden	69.259	71.632
Kurzfristige Schulden	52.952	56.236
Nutzfahrzeuge		
Langfristige Vermögenswerte	34.530	34.620
Kurzfristige Vermögenswerte	16.237	14.184
Bilanzsumme	**50.767**	**48.804**
Eigenkapital	15.918	13.804
Langfristige Schulden	17.077	16.252
Kurzfristige Schulden	17.772	18.748
Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	1.631	1.579
Kurzfristige Vermögenswerte	3.955	3.491
Bilanzsumme	**5.585**	**5.070**
Eigenkapital	2.703	2.495
Langfristige Schulden	532	432
Kurzfristige Schulden	2.350	2.143

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

Die Langfristigen Vermögenswerte stiegen auf 174,7 (161,2) Mrd. €. Die hierin enthaltenen At Equity bewerteten Anteile erhöhten sich unter anderem aufgrund der konzerninternen Umgliederung der über die Green Mobility Holding gehaltenen Beteiligung an Europcar in den Finanzdienstleistungsbereich. Die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen waren höher als ein Jahr zuvor.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte nahmen um 17,8 % auf 119,4 Mrd. € zu. Die darin enthaltenen kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte waren unter anderem aufgrund gestiegener Forderungen aus Lieferungen und Leistungen höher als am Jahresende 2022. Am Ende des Geschäftsjahres 2023 wies der Finanzdienstleistungsbereich einen Zahlungsmittelbestand in Höhe von 14,8 (6,1) Mrd. € aus. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ umfasst die Buchwerte der Vermögenswerte von zur Veräußerung vorgesehenen Tochtergesellschaften von Volkswagen Financial Services und Porsche. Die Position „Zur Veräußerung gehaltene Schulden“ beinhaltet die Buchwerte der zugehörigen Schulden.

Am 31. Dezember 2023 entfielen rund 49,0 (46,6) % der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Mit 43,6 Mrd. € lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen am Jahresende 2023 um 2,9 % über dem Wert des Vorjahresstichtags. Die Eigenkapitalquote sank auf 14,8 (16,1) %.

Die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich erhöhten sich gegenüber dem 31. Dezember 2022 auf 117,7 (114,6) Mrd. €. Die darin enthaltenen langfristigen Finanzschulden stiegen. Die Kurzfristigen Schulden legten vor allem aufgrund höherer kurzfristiger Finanzschulden zu. Auch die Sonstigen kurzfristigen Schulden und die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen fielen höher aus als ein Jahr zuvor.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich am 31. Dezember 2023 auf 38,8 Mrd. €; am Jahresende 2022 hatte es 26,7 Mrd. € betragen.

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG

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

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

Komponenten des Wertbeitrags

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

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

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

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

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

Ermittlung des aktuellen Kapitalkostensatzes

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

Der Eigenkapitalkostensatz wird mit Hilfe des Kapitalmarktmodells CAPM (Capital Asset Pricing Model) bestimmt. Dieses Modell basiert auf dem Zinssatz langfristiger risikofreier Bundesanleihen, erhöht um die Risikoprämie einer Anlage am Aktienmarkt. Die Risikoprämie setzt sich aus einem allgemeinen Marktrisiko sowie einem spezifischen Unternehmensrisiko zusammen. Die allgemeine Risikoprämie, die das generelle Risiko einer Kapitalanlage am Aktienmarkt widerspiegelt, beläuft sich auf 7,5 %. Das spezifische Unternehmensrisiko – die Schwankungen des Kurses der Volkswagen Vorzugsaktie – wird im Rahmen der Beta-Faktor-Ermittlung im Vergleich zum MSCI World Index abgebildet. Mit dem MSCI World Index wird ein Maßstab unterlegt, der für Investoren einen weltweiten Kapitalmarktanspruch widerspiegelt.

Der Betrachtungszeitraum für die Beta-Faktor-Ermittlung erstreckt sich über 5 Jahre mit jährlichen Beta-Werten auf wöchentlicher Basis und einer anschließenden Durchschnittsbildung. Für 2023 wurde ein Beta-Faktor von 1,13 (1,15) ermittelt.

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

Nach Gewichtung auf Basis einer festen Relation für die Marktwerte des Eigen- und Fremdkapitals ergibt sich für den Konzernbereich Automobile für das Jahr 2023 ein effektiver Kapitalkostensatz von 8,5 (8,3) %.

KAPITALKOSTENSATZ NACH STEUERN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

%	2023	2022
Zinssatz für risikofreie Anlagen	2,7	2,0
Marktrisikoprämie	7,5	7,5
Spezifische Risikoprämie Volkswagen	1,0	1,1
(Beta-Faktor Volkswagen)[1]	(1,13)	(1,15)
Eigenkapitalkostensatz nach Steuern	**11,2**	**10,7**
Fremdkapitalzinssatz	4,3	5,0
Steuervorteil	– 1,3	– 1,5
Fremdkapitalkostensatz nach Steuern	**3,0**	**3,5**
Anteil des Eigenkapitals	66,7	66,7
Anteil des Fremdkapitals	33,3	33,3
Kapitalkostensatz nach Steuern	**8,5**	**8,3**

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

Kapitalrendite (ROI) und Wertbeitrag im Berichtsjahr

Mit 15.218 (14.080) Mio. € übertraf das Operative Ergebnis nach Steuern des Konzernbereichs Automobile inklusive des anteiligen Operativen Ergebnisses der At Equity einbezogenen chinesischen Gemeinschaftsunternehmen im Geschäftsjahr 2023 den Wert des Vorjahres. Der gestiegene Fahrzeugabsatz und eine verbesserte Preispositionierung standen gestiegenen Produktkosten (insbesondere für Rohstoffe) entgegen. Zudem wirkte sich die Fair-Value-Bewertung von Derivaten außerhalb des Hedge Accounting (insbesondere Rohstoffsicherungen) im Berichtsjahr negativ (– 3,2 Mrd. €) auf das Operative Ergebnis aus, während sie im Vorjahreszeitraum das Ergebnis um + 1,8 Mrd. € erhöhte. Da Ergebnis- und Vermögenseffekte aus der Kaufpreisallokation außerhalb der operativen Steuerungsmöglichkeiten des Managements liegen, werden sie nicht mitberücksichtigt.

Das investierte Vermögen erhöhte sich im Berichtsjahr mit 123.887 (117.402) Mio. € gegenüber Vorjahr spürbar. Die Kapitalrendite (RoI) zeigt die erzielte periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Aufgrund des verbesserten Operativen Ergebnisses übertraf der RoI mit 12,3 (12,0) % sowohl den Vorjahreswert als auch unseren Mindestverzinsungsanspruch von 9 %.

Mit 10.491 (9.701) Mio. € lagen die Kapitalkosten – das investierte Vermögen multipliziert mit dem Kapitalkostensatz – spürbar über dem Wert des Vorjahres. Das verbesserte Operative Ergebnis nach Steuern führte nach Abzug der Kapitalkosten des investierten Vermögens zu einem positiven Wertbeitrag in Höhe von 4.727 (4.379) Mio. €.

Weitere Informationen zur wertorientierten Steuerung finden Sie auf der Internetseite www.volkswagen-group.com/weitere-publikationen unter dem Stichwort „Finanzielle Steuerungsgrößen des Volkswagen Konzerns“.

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE[1]

Mio. €	2023	2022[2]
Operatives Ergebnis nach Steuern	**15.218**	**14.080**
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	123.887	117.402
Kapitalrendite (RoI) in %	**12,3**	**12,0**
Kapitalkostensatz in %	8,5	8,3
Kapitalkosten des investierten Vermögens	**10.491**	**9.701**
Wertbeitrag	**4.727**	**4.379**

1 Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (einschließlich der jeweiligen Vertriebs- und Komponentengesellschaften) und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF UND ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Der Vorstand der Volkswagen AG beurteilt den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage vor dem Hintergrund der politischen und ökonomischen Entwicklungen im Jahr 2023 sowie der Transformation der Branche als herausfordernd, aber insgesamt positiv.

Das Geschäft des Volkswagen Konzerns war im Berichtsjahr vom weltweit herausfordernden Marktumfeld, Engpässen in der Teileversorgung sowie Störungen in der Logistikkette beeinflusst. In diesem Umfeld lieferten wir im abgelaufenen Geschäftsjahr 9,2 Mio. Fahrzeuge an Kunden aus und lagen damit in dem zuletzt prognostizierten Korridor.

Die Umsatzerlöse des Konzerns nahmen um 15,5 % zu und trafen damit das obere Ende der erwarteten Bandbreite.

Das Operative Ergebnis lag mit 22,6 Mrd. € in der erwarteten Größenordnung unserer angepassten Prognose und damit auf dem Niveau des Vorjahres vor Sondereinflüssen.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten spiegeln unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider. Die F&E-Quote im Konzernbereich Automobile fiel mit 8,1 % in die Bandbreite unserer angepassten Erwartung.

Die Sachinvestitionsquote des Automobilbereichs lag mit 5,4 % unterhalb des prognostizierten Korridors.

Der Netto-Cashflow war mit 10,7 Mrd. € mehr als doppelt so hoch wie im Vorjahr und damit besser als in unserer angepassten Prognose. Positiv wirkte vor allem ein stärker als erwarteter Abbau von Vorräten zum Geschäftsjahresende.

Die Nettoliquidität verzeichnete am 31. Dezember 2023 mit 40,3 Mrd. € ein solides Niveau, das am oberen Ende unserer erwarteten Bandbreite lag.

Die Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile fiel mit 12,3 % in den prognostizierten Korridor und übertraf damit wie angenommen unseren Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen.

SOLL-IST-VERGLEICH

	Ist 2022[1]	Ursprüngliche Prognose für 2023	Angepasste Prognose für 2023	Ist 2023
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	8,3 Mio.	~ 9,5 Mio.	9,0 – 9,5 Mio.	9,2 Mio.
Volkswagen Konzern				
Umsatzerlöse	279,0 Mrd. €	10 – 15 % Steigerung	10 – 15 % Steigerung	322,3 Mrd. €
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen	8,1 %	7,5 – 8,5 %	in der Bandbreite	7,0 %
Operative Umsatzrendite	7,9 %	7,5 – 8,5 %	in der Bandbreite	7,0 %
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	22,5 Mrd. €	in der Bandbreite	~ 22,5 Mrd. €	22,6 Mrd. €
Operatives Ergebnis	22,1 Mrd. €	in der Bandbreite	~ 22,5 Mrd. €	22,6 Mrd. €
Bereich Pkw				
Umsatzerlöse	189,3 Mrd. €	7 – 13 % Steigerung	7 – 13 % Steigerung	218,4 Mrd. €
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen	7,9 %	8,0 – 9,0 %	6,5 – 7,5 %	6,7 %
Operative Umsatzrendite	7,7 %	8,0 – 9,0 %	6,5 – 7,5 %	6,7 %
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	15,0 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	14,7 Mrd. €
Operatives Ergebnis	14,6 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	14,7 Mrd. €
Bereich Nutzfahrzeuge				
Umsatzerlöse	39,5 Mrd. €	5 – 15 % Steigerung	5 – 15 % Steigerung	45,7 Mrd. €
Operative Umsatzrendite	4,0 %	6,0 – 7,0 %	7,0 – 8,0 %	8,1 %
Operatives Ergebnis	1,6 Mrd. €	in der Bandbreite	in der Bandbreite	3,7 Mrd. €
Bereich Power Engineering				
Umsatzerlöse	3,6 Mrd. €	leichte Steigerung	spürbare Steigerung	4,0 Mrd. €
Operatives Ergebnis	281 Mio. €	niedriger positiver dreistelliger Mio. €-Betrag	mittlerer positiver dreistelliger Mio. €-Betrag	366 Mio. €
Konzernbereich Finanzdienstleistungen				
Umsatzerlöse	46,7 Mrd. €	starke Steigerung	deutliche Steigerung	54,1 Mrd. €
Operatives Ergebnis	5,6 Mrd. €	~ 3,5 Mrd. €	~ 4 Mrd. €	3,8 Mrd. €
F&E-Quote im Konzernbereich Automobile	8,1 %	~ 8,0 %	8,0 – 8,5 %	8,1 %
Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile	5,5 %	~ 6,5 %	6,0 – 6,5 %	5,4 %
Netto-Cashflow im Konzernbereich Automobile	4,8 Mrd. €	sehr starke Steigerung	deutliche bis starke Steigerung	10,7 Mrd. €
Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile	43,0 Mrd. €	35 – 40 Mrd. €	35 – 40 Mrd. €	40,3 Mrd. €
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile	12,0 %	12 – 15 %	12 – 15 %	12,3 %

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

Volkswagen AG

(KURZFASSUNG NACH HGB)

Das Jahr 2023 war vom weltweit herausfordernden Marktumfeld sowie der Transformation der Branche beeinflusst.

JAHRESERGEBNIS

Im Geschäftsjahr 2023 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

Im Berichtsjahr ergaben sich aus dem Russland-Ukraine-Konflikt für die Volkswagen AG Belastungen in Höhe von 0,1 Mrd. € (im Vorjahr rund 1 Mrd. €). Diese ergaben sich aus dem Abgangsverlust aus dem Verkauf der Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga, der im Finanzergebnis ausgewiesen worden ist.

Im Jahr 2023 stiegen die Umsatzerlöse im Vergleich zum Vorjahr um 16,3% auf 92,4 Mrd. €, insbesondere aufgrund der gestiegenen Absatzmengen und eines vorteilhafteren Preis-Produktmixes. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse lag bei 53,6 Mrd. € beziehungsweise 58,0%. Die Herstellungskosten nahmen unter anderem aufgrund des höheren Fahrzeugabsatzes im Berichtsjahr um 9,1% auf 86,7 Mrd. € zu.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz stieg entsprechend auf 5,7 (-0,0) Mrd. €.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2023	2022
Umsatzerlöse	92.413	79.491
Herstellungskosten	–86.748	–79.499
Bruttoergebnis vom Umsatz	**5.665**	**–8**
Vertriebs- und Allgemeine Verwaltungskosten	–7.452	–7.292
Sonstiges betriebliches Ergebnis	64	1.997
Finanzergebnis[1]	9.091	16.825
Steuern vom Einkommen und Ertrag	–1.125	955
Ergebnis nach Steuern	**6.243**	**12.477**
Jahresüberschuss	**6.243**	**12.477**
Gewinnvortrag aus dem Vorjahr	2	5.774
Entnahme aus den/Einstellung in die Gewinnrücklagen	–1.720	–6.230
Bilanzgewinn	**4.526**	**12.021**

1 Einschließlich Abschreibungen auf Finanzanlagen.

Das sonstige betriebliche Ergebnis hat sich im Vergleich zum Vorjahr um 1,9 Mrd. € reduziert und betrug im Berichtsjahr 0,1 Mrd. €. Der Rückgang resultierte insbesondere aus negativen Bewertungseffekten und geringeren positiven Abrechnungsergebnissen von Sicherungsgeschäften.

Aufgrund einer Neueinschätzung und Verlängerung von Nutzungsdauern für bestimmte Sachanlagen ergibt sich im Berichtsjahr 2023 ein positiver Ergebniseffekt in Höhe von rund 0,4 Mrd. €

Das Finanzergebnis sank um 7,7 Mrd. € auf 9,1 Mrd. €, was im Wesentlichen auf die geringeren Erträge aus Ergebnisabführungen zurückzuführen war. Im Vorjahr waren hier die Erträge in Höhe von 13,2 Mrd. € aus Ergebnisabführung der Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart, im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG enthalten.

Die Steuern vom Einkommen und vom Ertrag beliefen sich auf -1,1 (1,0) Mrd. €. Der höhere Steueraufwand im Berichtsjahr resultierte im Wesentlichen aus ausländischen Quellensteuern und aus Steueraufwand für Vorjahre.

Der Jahresüberschuss im Geschäftsjahr 2023 belief sich auf 6,2 (12,5) Mrd. €.

VERMÖGENS- UND FINANZLAGE

Am 31. Dezember 2023 lag die Bilanzsumme mit 197,8 Mrd. € um 27,5 Mrd. € unter dem Vergleichswert 2022. Die Immateriellen Vermögensgegenstände und das Sachanlagevermögen erhöhten sich um 0,6 Mrd. €, da die Investitionen die Abschreibungen überstiegen. Der Anstieg der Finanzanlagen auf 145,5 (138,9) Mrd. € ist auf diverse Kapitalerhöhungen zurückzuführen.

Zur Finanzierung der gesellschaftsrechtlichen Umstrukturierungen der Volkswagen Finanzdienstleistungsgesellschaften hat die Volkswagen AG im Berichtsjahr eine Einzahlung in die Kapitalrücklage der Volkswagen Financial Services AG, Braunschweig, in Höhe von 3,8 Mrd. € durchgeführt. Zur Finanzierung des Kapitalbedarfs der CARIAD SE, Wolfsburg, hat die Volkswagen AG Einzahlungen in Höhe von 1,5 Mrd. € in die Kapitalrücklage der Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH, Wolfsburg (Porsche Siebte), geleistet. Darüber hinaus wurden zur Finanzierung des Aufbaus der Batteriezellproduktion durch die PowerCo SE, Salzgitter, Einzahlungen in Höhe von 0,6 Mrd. € in die Kapitalrücklage der Porsche Siebte geleistet. Zur Finanzierung des Erwerbs einer Beteiligung an dem Elektrofahrzeughersteller XPeng Inc., Kaimaninseln, hat die Volkswagen AG im Berichtsjahr eine Einzahlung in die Kapitalrücklage der Volkswagen Finance Luxemburg S.A., Strassen (Volkswagen Finance Luxemburg), in Höhe von 0,7 Mrd. € geleistet. Ebenfalls im Berichtsjahr erfolgten durch die Volkswagen AG zur Finanzierung des Aufbaus des Geschäftsbetriebs der Scout Motors Inc., Arlington, Virginia weitere Einzahlungen in die Kapitalrücklage der Volkswagen Finance Luxemburg in Höhe von insgesamt 0,5 Mrd. €. Die Gesellschafterversammlung der Volkswagen Vermögensverwaltungs-GmbH, Wolfsburg, hat am 7. Juni 2023 eine Verringerung der Kapitalrücklage der Gesellschaft in Höhe von 0,7 Mrd. € beschlossen und im Berichtsjahr an die Volkswagen AG ausgezahlt.

Das Anlagevermögen hatte einen Anteil an der Bilanzsumme von 78,7 (65,9) %.

BILANZSTRUKTUR DER VOLKSWAGEN AG ZUM 31. DEZEMBER

Mio. €	2023	2022
Anlagevermögen	155.652	148.516
Vorräte	6.786	7.816
Forderungen[1]	28.336	59.773
Flüssige Mittel	6.980	9.122
Bilanzsumme	**197.754**	**225.227**
Eigenkapital	42.193	40.323
Sonderposten mit Rücklageanteil	17	17
Langfristiges Fremdkapital	29.101	33.717
Mittelfristiges Fremdkapital	44.101	38.647
Kurzfristiges Fremdkapital	82.342	112.523

1 Inklusive Rechnungsabgrenzungsposten.

Das Umlaufvermögen (inklusive Rechnungsabgrenzungsposten) belief sich am 31. Dezember 2023 auf 42,1 (76,7) Mrd. €. Die Vorräte haben sich um 1,0 Mrd. € auf 6,8 Mrd. € reduziert. Neben dem Rückgang in den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen, der im Wesentlichen auf eine mengen- und preisbedingte Reduzierung der Edelmetalle zurückzuführen ist, haben sich insbesondere die Fertigen Erzeugnisse und Waren aufgrund der Normalisierung von Transportkapazitäten verringert. Die Forderungen und Sonstigen Vermögensgegenstände sanken auf 28,3 (59,8) Mrd. €. Dies ist auf den Rückgang der Forderungen aus Darlehen und Forderungen aus Ergebnisabführungen von Tochtergesellschaften sowie den Rückgang von Festgeldanlagen mit einer Laufzeit von über drei Monaten ohne Kündigungsrecht zurückzuführen. Die Flüssigen Mittel reduzierten sich insbesondere durch die stichtagsbedingte Abnahme von nicht disponiblen kurzfristigen Festgeldern.

Das Eigenkapital lag am Ende des Berichtsjahres bei 42,2 (40,3) Mrd. €. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 21,3 (17,9) %.

Die Sonstigen Rückstellungen verringerten sich um 0,5 Mrd. € auf 17,1 (17,7) Mrd. €, was im Wesentlichen auf den Rückgang der Rückstellungen für Prozessrisiken sowie übriger Rückstellungen zurückzuführen war. Die Rückstellungen für Pensionen sanken insbesondere infolge veränderter Bewertungsparameter um 0,7 Mrd. € auf 24,6 Mrd. €, die Steuerrückstellungen verringerten sich um 0,9 Mrd. € auf 2,5 Mrd. €.

Der Rückgang der Verbindlichkeiten inklusive Rechnungsabgrenzungsposten um 27,2 Mrd. € auf 111,4 Mrd. € resultierte vor allem aus geringeren Darlehensverbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen sowie den im Vorjahr enthaltenen Verbindlichkeiten für die Sonderdividende im Rahmen des Börsengangs der Porsche AG.

Der Finanzmittelfonds der Volkswagen AG, bestehend aus Flüssigen Mitteln mit einer Fälligkeit von weniger als drei Monaten, abzüglich jederzeit fälliger Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten sowie aus Cash Pooling, hat sich im Vergleich zum Vorjahr von –1,2 Mrd. € auf –4,4 Mrd. € verschlechtert. Der verzinsliche Anteil des Fremdkapitals beträgt 92,3 (107,7) Mrd. €. Die wirtschaftliche Lage der Volkswagen AG beurteilen wir vor dem Hintergrund der politischen und ökonomischen Entwicklungen im Jahr 2023 sowie der Transformation der Branche als herausfordernd aber insgesamt positiv – ebenso wie die des Volkswagen Konzerns.

DIVIDENDENPOLITIK

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

Mit der Konzernstrategie haben wir uns eine Ausschüttungsquote von mindestens 30 % als Ziel gesetzt. Die Ausschüttungsquote basiert auf dem Konzernergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Sie beträgt für das Berichtsjahr 28,3 % und lag im Vorjahr bei 29,4 %.

SONDERDIVIDENDE BÖRSENGANG PORSCHE AG

Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung einer Sonderdividende, was zu einer Gesamtverpflichtung gegenüber den Anteilseignern der Volkswagen AG in Höhe von 9,6 Mrd. € führte. Der Mittelabfluss war für den 9. Januar 2023 terminiert und ist an diesem Tag erfolgt.

DIVIDENDENVORSCHLAG

Im Geschäftsjahr 2023 ergab sich ein Bilanzgewinn in Höhe von 4,5 Mrd. €. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, daraus eine Dividende von insgesamt 4,5 Mrd. €, das bedeutet 9,00 € je Stammaktie und 9,06 € je Vorzugsaktie, auszuschütten.

GEWINNVERWENDUNGSVORSCHLAG

€	2023
Ausschüttung auf das Gezeichnete Kapital (1.283 Mio. €)	4.524.029.693,70
davon auf: Stammaktien	2.655.808.362,00
Vorzugsaktien	1.868.221.331,70
Restbetrag (Vortrag auf neue Rechnung)	1.492.829,91
Bilanzgewinn	**4.525.522.523,61**

LEISTUNGEN AN DIE BELEGSCHAFT DER VOLKSWAGEN AG

Mio. €	2023	%	2022	%
Direktentgelt einschließlich Barnebenleistungen	8.595	69,5	8.231	56,7
Soziale Abgaben	1.591	12,9	1.510	10,4
Bezahlte Ausfallzeiten	1.273	10,3	1.208	8,3
Altersversorgung	910	7,4	3.557	24,5
Gesamtaufwand	**12.369**	**100,0**	**14.506**	**100,0**

ABSATZ

Im Geschäftsjahr 2023 setzte die Volkswagen AG insgesamt 2.162.652 (1.882.535) Fahrzeuge ab. Das Vorjahr war insbesondere durch die eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit infolge von Engpässen bei der Teileversorgung, ausgelöst durch den Halbleitermangel und den Russland-Ukraine-Konflikt belastet. Im Berichtsjahr wirkten anhaltende Engpässe in der Teileversorgung beeinträchtigend, zudem führten Störungen der Logistikketten zu Verzögerungen, die sich im Laufe des Jahres jedoch abschwächten. Der Anteil der im Ausland abgesetzten Fahrzeuge lag bei 64,1 (64,1) %.

PRODUKTION

Die Volkswagen AG fertigte im Berichtsjahr in ihren fahrzeugproduzierenden Werken Wolfsburg, Hannover und Emden insgesamt 816.016 Fahrzeuge (+ 22 %). Im Geschäftsjahr 2023 führten Engpässe in der Teileversorgung zu Produktionseinschränkungen.

BELEGSCHAFT

An den Standorten der Volkswagen AG waren zum 31. Dezember 2023 – ohne die Mitarbeiter, die für Tochtergesellschaften tätig sind – insgesamt 116.063 (116.677) Personen beschäftigt; davon waren 4.374 (4.452) Auszubildende. In der passiven Phase der Altersteilzeit befanden sich 7.724 (7.528) Mitarbeiter.

Der Anteil weiblicher Arbeitnehmer an der Belegschaft belief sich auf 18,6 (18,3) %. In Teilzeit beschäftigte die Volkswagen AG 8.110 (7.908) Personen. Ausländische Mitarbeiter machten einen Anteil von 6,4 (6,5) % aus. Im gewerblichen Bereich der Volkswagen AG verfügten im Berichtsjahr 83,2 (83,3) % der Mitarbeiter über eine abgeschlossene Berufs- oder Zusatzausbildung. Die Quote der Mitarbeiter mit einem Hoch- oder Fachhochschulabschluss betrug im selben Jahr 22,8 (21,9) %. Das Durchschnittsalter der Belegschaft lag im Geschäftsjahr 2023 bei 45,1 (45,1) Jahren.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Die Forschungs- und Entwicklungskosten der Volkswagen AG nach HGB lagen im Berichtsjahr bei 4,7 (4,6) Mrd. €. In diesem Bereich waren am Ende des Berichtsjahres 15.422 (+ 2,5 %) Personen beschäftigt.

GESCHÄFTSENTWICKLUNG DER VOLKSWAGEN AG

Als Mutterunternehmen des Volkswagen Konzerns unterliegt die Volkswagen AG grundsätzlich den gleichen voraussichtlichen Entwicklungen sowie Risiken und Chancen. Die Prognose erläutern wir im Kapitel „Prognosebericht", die Risiken und Chancen im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht" dieses Geschäftsberichts.

RISIKEN AUS FINANZINSTRUMENTEN

Für die Volkswagen AG bestehen bei der Verwendung von Finanzinstrumenten grundsätzlich die gleichen Risiken wie für den Volkswagen Konzern. Eine Erläuterung dieser Risiken finden Sie im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht" dieses Geschäftsberichts.

ABHÄNGIGKEITSBERICHT

Der Vorstand der Volkswagen AG hat den nach § 312 AktG vorgeschriebenen Bericht an den Aufsichtsrat erstattet und folgende Schlusserklärung abgegeben:

„Wir erklären, dass die Volkswagen AG im Zeitraum 1. Januar bis 31. Dezember 2023 bei jedem Rechtsgeschäft mit verbundenen Unternehmen im Sinne des § 312 AktG eine angemessene Gegenleistung erhalten hat. Dieser Beurteilung liegen die Umstände zugrunde, die zum Zeitpunkt der berichtspflichtigen Vorgänge bekannt waren."

Der Jahresabschluss der Volkswagen AG (HGB) ist beim elektronischen Unternehmensregister unter der Internetadresse www.unternehmensregister.de abrufbar.

Nachhaltige Wertsteigerung

Unser Ziel ist, verantwortungsvoll entlang der gesamten Wertschöpfungskette zu wirtschaften. Davon sollen alle profitieren: Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und Gesellschaft. Auch in unserer Konzernstrategie „NEW AUTO – Mobility for generations to come“ wollen wir Mobilität für heutige und für kommende Generationen nachhaltig gestalten.

Im Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ haben wir die wichtigsten finanziellen Leistungsindikatoren des Volkswagen Konzerns beschrieben. Auch die nichtfinanziellen Leistungsindikatoren geben Auskunft darüber, wie effizient die Werttreiber unseres Unternehmens sind. Dazu zählen die Prozesse in den Bereichen Forschung und Entwicklung, Beschaffung, Technik, Produktion, Marketing und Vertrieb, Personal, Informationstechnologie sowie Qualitätssicherung. Dabei nehmen wir unsere Verantwortung für Kunden, Mitarbeiter, Umwelt und Gesellschaft wahr. In diesem Kapitel zeigen wir anhand von Beispielen, wie wir den Wert unseres Unternehmens nachhaltig steigern wollen.

NACHHALTIGKEIT

Nachhaltigkeit bedeutet, langfristig tragfähige und intakte ökologische, soziale und ökonomische Systeme auf globaler, regionaler und lokaler Ebene zu erhalten. Der Volkswagen Konzern hat vielfältig Einfluss auf diese Systeme und übernimmt aktiv Verantwortung, um einen Beitrag zu deren Tragfähigkeit zu leisten. Dafür haben wir unsere Unternehmensführung nachhaltig ausgerichtet und die dafür erforderlichen Management-Strukturen etabliert.

Auch in unserer Konzernstrategie NEW AUTO ist das Ziel, Mobilität für heutige und für kommende Generationen nachhaltig zu gestalten, fest verankert und wird insbesondere mit der Basisinitiative „ESG, Decarbonization and Integrity“ weiter vorangetrieben.

Über die Wesentlichkeitsanalyse werden die für den Konzern wichtigsten Nachhaltigkeitsthemen identifiziert und bewertet. Basierend auf dem Geschäftsmodell der Volkswagen AG und dessen gesellschaftlichen Auswirkungen liegt der Fokus auf wesentlichen ESG-Anforderungen, Stakeholder-Erwartungen sowie der Beachtung gesetzlicher Vorschriften und international etablierter Berichtsstandards.

Das Unternehmen hat im Jahr 2022 eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Bei der Prüfung potenziell wesentlicher Themen wurden sowohl die externe als auch die unternehmensinterne Perspektive berücksichtigt. Als Ergebnis wurden die Fokusbereiche Dekarbonisierung, Kreislaufwirtschaft, Lieferkette und Menschenrechte, Menschen in der Transformation, Vielfalt sowie Integrität vom Konzernsteuerkreis Nachhaltigkeit als wesentlich eingestuft. Im Jahr 2023 wurden die identifizierten Fokusthemen validiert. Dabei wurden Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes sowie Veränderungen bei den wesentlichen ESG-Ratings berücksichtigt. Im Ergebnis konnten die sechs Fokusbereiche erneut bestätigt werden. Sie decken einen wesentlichen Teil der von den ESG-Ratings formulierten Anforderungen für angewendete Bewertungskriterien ab. Jeder Fokusbereich ist – soweit derzeit bereits möglich – mit klaren Zielen und Meilensteinen sowie KPIs und entsprechenden Maßnahmenpaketen verbunden. Bereits heute sind ESG-relevante KPIs wie beispielsweise der Dekarbonisierungsindex und der Diversity-Index vergütungsrelevant für die Mitglieder des Vorstands.

Dekarbonisierung

Die Dekarbonisierung des Unternehmens und vor allem des Produktportfolios ist ein wesentlicher Bestandteil der Konzernstrategie NEW AUTO und dort als Fokusbereich mit der Basisinitiative verankert. Als zentrale Steuerungsgröße betrachten wir den Dekarbonisierungsindex (DKI): Er bemisst sich nach den Emissionen von CO_2 und CO_2-Äquivalenten (gemeinsam CO_2e) der Pkw- und leichte Nutzfahrzeuge-produzierenden Marken der Regionen Europa (EU27, Vereinigtes Königreich, Norwegen und Island), China (inklusive der chinesischen Joint Ventures) und USA während des gesamten Lebenszyklus. Die Nutzungsphase wird hierbei über 200.000 km und unter Bezugnahme auf regionsspezifische Flottenwerte ohne gesetzliche Flexibilitäten berechnet. Die CO_2e-Intensität des Ladestroms der elektrifizierten Fahrzeuge wird ebenfalls auf Basis von regionsspezifischen Strommixen berechnet. Unsere Fahrzeug-Ökobilanzen, die als Datengrundlage für die Berechnung der Lieferketten- und Recycling-Emissionen genutzt werden, sind von externer und unabhängiger Seite nach den Normen ISO 14040 und ISO 14044 verifiziert worden. Mit dem DKI verfügen wir über ein aussagekräftiges Messinstrument, das unsere Fortschritte und Zwischenergebnisse öffentlich und nachvollziehbar macht.

Die DKI-Berechnungsmethodik wird abhängig von internen und externen Anforderungen wie etwa neuen Prüfzyklen für Flottenemissionen regelmäßig angepasst. Für die Darstellung einer methodisch konsistenten Zeitreihe können daher auch bereits veröffentlichte DKI-Werte auf die neue Methodik angepasst und somit geändert werden. Das Greenhouse Gas Protocol sieht eine Rekalkulation von Unternehmensemissionen vor, wenn sich wesentliche neue Erkenntnisse oder Veränderungen ergeben haben. Es kann unterschiedliche Gründe geben, die Emissionen vergangener Jahre neu zu bewerten, um einen fairen Vergleich mit aktuellen Emissionen zu ermöglichen, wie zum Beispiel strukturelle Änderungen des Unternehmens. Im Volkswagen Konzern werden Berechnungsänderungen einmal jährlich in einem festgelegten Prozess entschieden. Derzeit wird daran gearbeitet, auf Basis dieser Entscheidungen eine Rekalkulation der historischen Emissionen für die Basisjahre der aktuellen Klimaschutzziele durchzuführen und auditieren zu lassen.

Der DKI soll bis zum Jahr 2030 um 30 % im Vergleich zum Basisjahr 2018 gesenkt werden, ohne Kompensationen für den Emissionsausgleich anzurechnen. Im Berichtsjahr betrug der DKI-Wert im Durchschnitt 47,3 t CO_2e/Fahrzeug. Im Vergleich zu dem für 2022 aufgrund der Änderung von Berechnungsprämissen – wie zum Beispiel die erstmalige Berücksichtigung regionsspezifischer Ökobilanzen für chinesische Modelle – angepassten Wert bedeutet dies eine Reduktion um 0,5 t CO_2e/Fahrzeug.

Kreislaufwirtschaft

Die Endlichkeit natürlicher Ressourcen sowie die sozialen und ökologischen Folgen des Rohstoffabbaus machen eine Entkopplung des Wirtschaftswachstums vom Ressourcenverbrauch und die Entwicklung einer Kreislaufwirtschaft zu einem zentralen Nachhaltigkeitsthema. Auf internationaler sowie einzelstaatlicher Ebene hat die Politik diese Herausforderungen aufgegriffen und sich zum Ziel gesetzt, die Märkte künftig stärker zu regulieren, um die Transformation in Richtung Ressourceneffizienz und Kreislaufwirtschaft voranzutreiben. Ein wichtiger Treiber der Kreislaufwirtschaft ist auch die fortschreitende Dekarbonisierung des Volkswagen Konzerns. Der wachsende Einsatz von Sekundärmaterialien und die Etablierung geschlossener Stoffkreisläufe können dazu beitragen, unsere CO_2-Emissionen weiter zu senken. Volkswagen hat die Relevanz des Themas erkannt und das Thema Kreislaufwirtschaft durch die Basisinitiative „ESG, Decarbonization and Integrity“ in der Konzernstrategie NEW AUTO verankert.

Der Volkswagen Konzern hat bereits früh Konzepte zur Wiederaufbereitung und -verwertung von Fahrzeugteilen entwickelt und implementiert. Diese Konzepte werden stetig weiterentwickelt und auch an die Anforderungen der Elektromobilität angepasst. Um unsere Anstrengungen zu einer kreislauforientierten und ressourcenschonenden Wirtschaftsweise zu intensivieren, haben wir das Know-how im Konzern gebündelt und bearbeiten Projekte und Maßnahmen markenübergreifend.

Wir setzen auf einen verstärkten Einsatz kreislauffähiger Materialien in unseren Fahrzeugprojekten. Dazu zählen zurzeit unter anderem Rohstoffe aus Produktionsrückständen sowie nachwachsende Rohstoffe beziehungsweise Naturfasern wie Flachs, Baumwolle, Holz und Zellulose, wenn sie alle technischen Anforderungen erfüllen. Zukünftig soll vermehrt die Erschließung der Rohstoffe aus Altfahrzeugen Berücksichtigung finden.

Zur Bewahrung kreislauffähiger Materialien aus der Elektromobilität hat Volkswagen am Standort Salzgitter Anfang 2021 die konzernweit erste Pilotanlage für das Recycling von Hochvolt-Fahrzeugbatterien eröffnet. Ziel ist die industrialisierte Rückgewinnung wertvoller Rohmaterialien wie Lithium, Nickel, Mangan und Kobalt.

Weiterführende Informationen zu den Fokusbereichen finden Sie in den Abschnitten zu Integrität und Compliance, Beschaffung, Produktion und Mitarbeiter sowie in unserem Konzern-Nachhaltigkeitsbericht für das Geschäftsjahr 2023.

Management und Koordination

Der Volkswagen Konzern hat ein durchgängiges Nachhaltigkeitsmanagement etabliert. Die hiermit verbundenen Strukturen, Prozesse und Verantwortlichkeiten sind in einer spezifischen Konzernrichtlinie kodifiziert. Das Nachhaltigkeitsmanagement verstehen wir dabei als kontinuierlichen Verbesserungsprozess. Zu den Kernelementen gehören: die Übernahme der funktionsübergreifenden Gesamtverantwortung für Nachhaltigkeit durch den Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG, die Festlegung der Zuständigkeit der Ressortvorstände für spezifische Managementkonzepte der Nachhaltigkeit sowie der neu ernannte Chief Sustainability Officer auf Konzernebene. Nachhaltigkeit ist Teil des TOP 10 Programms auf Konzernebene und wird gesteuert über die strategische Steuerungsstruktur der NEW AUTO Strategie. Dabei werden die Inhalte regelmäßig evaluiert und im Vorstand berichtet.

UN Global Compact

Die Volkswagen AG ist Teilnehmerin des UN Global Compact (UNGC), der weltweit größten Initiative für nachhaltige Unternehmensführung, und engagiert sich in den nationalen und internationalen Initiativen zusammen mit weiteren Konzerngesellschaften, wie unter anderem der AUDI AG, MAN Truck & Bus SE, Porsche AG, Scania AB und TRATON SE. Für Fondsmanager im Kapitalmarkt ist die Mitgliedschaft im UNGC ein wichtiges Kriterium für die Investitionsbereitschaft in Aktien und Anleihen. Nachhaltig orientierte Fonds sind in den letzten Jahren stark gewachsen und als Stakeholder unverzichtbar geworden. Der Volkswagen Konzern und seine Marken berichten über ihren Fortschritt bei der Umsetzung der zehn UNGC-Prinzipien und ihre Aktivitäten zur Förderung der Sustainable Development Goals (SDGs) im Rahmen der jährlichen Communication on Progress.

Strategisches Stakeholder-Management

Stakeholder sind für uns Einzelpersonen, Gruppen oder Organisationen, die den Verlauf oder das Ergebnis unternehmerischer Entscheidungen beeinflussen oder von ihnen beeinflusst werden. Im Mittelpunkt unseres Stakeholder-Netzwerks stehen unsere Kunden und Mitarbeiter. Darüber hinaus haben wir auf Basis einer kontinuierlichen Stakeholder-Analyse acht weitere Stakeholder-Gruppen identifiziert. Einige Gremien des Konzerns – dazu zählen derzeit der Aufsichtsrat und der Betriebsrat – übernehmen dabei eine Kontroll- und Beratungsrolle und fungieren zudem als Schnittstellen zwischen internen und externen Stakeholder-Gruppen.

Unter Stakeholder-Management verstehen wir die systematische Interaktion mit wesentlichen Interessens- und Anspruchsgruppen der Gesellschaft zu wesentlichen Themen und Zielen unserer Konzernstrategie NEW AUTO. Unser Ziel ist ein offener, konstruktiver und auch kritischer Austausch mit den in der nachfolgenden Grafik aufgeführten Stakeholder-Gruppen. Unser Anspruch ist es, die Umsetzung ihrer Anforderungen und Erwartungen voranzutreiben sowie zentrale strategische Themen aktiv zu gestalten.

Nach der Wiederaufnahme unserer Austauschaktivitäten in 2022 haben wir im Berichtsjahr damit begonnen, unser Stakeholder-Management neu zu strukturieren mit dem Ziel, die Anregungen und Empfehlungen unserer Stakeholder künftig noch besser aufnehmen und einbinden zu können. Neben dem Spektrum an klassischen Interaktionsangeboten, zu denen der regelmäßige Dialog mit unseren Stakeholdern und Befragungen zählen, sollen neue Formate hinzukommen, die die Möglichkeit für einen interaktiven und transparenten Austausch zu wichtigen, unternehmensstrategischen und gesellschaftsrelevanten Nachhaltigkeitsthemen schaffen.

STAKEHOLDER DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Nachhaltigkeitsbeirat

Auf Konzernebene nimmt der Nachhaltigkeitsbeirat eine herausgehobene Stellung ein. Das Beratungsgremium unterstützt den Volkswagen Konzern bei wichtigen strategischen Nachhaltigkeitsthemen und setzt sich aus international renommierten Persönlichkeiten aus Wissenschaft, Politik und Gesellschaft zusammen. Es legt seine Arbeitsweise und -schwerpunkte unabhängig fest, verfügt über umfassende Informations-, Konsultations- und Initiativrechte und tauscht sich regelmäßig mit dem Vorstand, dem Top-Management und der Arbeitnehmervertretung aus. Das Mandat des bisherigen Nachhaltigkeitsbeirats ist Ende 2022 ausgelaufen. Im Berichtsjahr wurde mit seiner strategischen und personellen Neuausrichtung begonnen. Weitere Informationen sind auf der Internetseite des Nachhaltigkeitsbeirats unter www.volkswagen-group.com/nachhaltigkeitsbeirat einsehbar.

Corporate Citizenship

Als global agierendes Unternehmen und guter Corporate Citizen wollen wir wirtschaftlicher Impulsgeber sein, der vor Ort zu Strukturentwicklung und Chancengleichheit beiträgt. Die Übernahme gesellschaftlicher Verantwortung gegenüber unseren Stakeholdern gehört seit jeher zu unserem Selbstverständnis. Die Schwerpunkte unseres gesellschaftlichen Engagements liegen in der Förderung von Zukunfts-, Umwelt-, Bildungs- und Sozialprojekten an vielen unserer Standorte weltweit.

Umweltstrategie

Als einer der größten Automobilhersteller übernimmt Volkswagen Verantwortung für die Umwelt. Abgeleitet aus der Konzernstrategie NEW AUTO haben wir unsere Umweltziele stärker in den Fokus gerückt. Mit unserem Umweltleitbild goTOzero streben wir danach, Umweltauswirkungen entlang des gesamten Lebenszyklus – von der Rohstoffgewinnung bis zum Lebensende – für alle unsere Produkte und Mobilitätslösungen zu reduzieren, um Ökosysteme intakt zu halten. Dabei ist Compliance mit Umweltregulierungen, Standards und freiwilligen Selbstverpflichtungen eine Grundvoraussetzung für unser Handeln.

Unser Fokus liegt auf vier priorisierten Handlungsfeldern:

- Klima
  Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und streben ein 1,5-Grad-Ambitionsniveau an. Wir setzen konsequent auf die Elektrifizierung unserer Produkte, die Dekarbonisierung unserer gesamten Wertschöpfungskette sowie den Ausbau erneuerbarer Energieerzeugung zur Belieferung unserer Standorte und Kunden. Bis spätestens 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO_2-neutrales Unternehmen zu sein.
- Ressourcen
  Durch den Einsatz von recyceltem Material und nachwachsenden Rohstoffen verringern wir unseren Bedarf an Primärrohstoffen. Wir verbessern unsere Energie- und Ressourceneffizienz und etablieren Kreisläufe für Werkstoffe und Wasser. Gemeinsam mit unseren Geschäftspartnern verringern wir die Beanspruchung natürlicher Ressourcen entlang unserer Lieferkette.
- Ökosysteme
  Wir reduzieren schädliche Emissionen in Luft, Böden und Gewässer. Wir verringern die Auswirkungen unserer Geschäftstätigkeit auf Biodiversität und Ökosysteme und fördern Projekte zu deren Bewahrung.
- Umwelt-Compliance
  Wir wollen in Bezug auf Integrität und Compliance ein Vorbild für ein modernes, transparentes und erfolgreiches Unternehmen sein. Wir betreiben effektive Umwelt-Compliance-Managementsysteme, um Umweltrisiken und -chancen entlang des Lebenswegs unserer Mobilitätslösungen zu identifizieren und zu steuern. Wir führen einen offenen Dialog mit unseren Interessengruppen und beziehen deren Erwartungen in unsere Entscheidungen mit ein.

Organisation des Umweltschutzes

Volkswagen hat für seine umweltbezogenen Entscheidungen, für die Steuerung von Projekten und sein Verhalten im Umweltschutz eine Umweltpolitik formuliert. Damit werden Leitplanken für das Verhalten und die Arbeitsweise von Führungskräften sowie Mitarbeitern zu fünf Themen gesetzt: Führungsverhalten, Compliance, Umweltschutz, Zusammenarbeit mit Interessengruppen und fortlaufende Verbesserung.

Die höchste interne Entscheidungsebene für Umweltbelange ist der Vorstand der Volkswagen AG. Sowohl er als auch die Vorstände der Marken berücksichtigen bei wichtigen Unternehmensentscheidungen nicht nur betriebswirtschaftliche, sondern auch soziale und umweltbezogene Kriterien. Die konzernweite Steuerung des Umweltschutzes erfolgt durch den Konzern-Steuerkreis Umwelt und Energie. Weitere Gremien übernehmen die Steuerung wichtiger Einzelaspekte. Dazu zählen der Konzern-Steuerkreis CO_2 und der Konzern-Steuerkreis Flotten-Compliance.

Der Volkswagen Konzern koordiniert die Aktivitäten der Marken, die ihrerseits die Maßnahmen in den Regionen steuern. Organisatorisch sind die Marken und Gesellschaften im Umweltbereich eigenständig verantwortlich. Sie leiten ihre Umweltschutzaktivitäten aus den konzernweit geltenden Zielen, Leitlinien und Grundsätzen ab.

Die Einhaltung umweltbezogener Gesetze und Vorgaben an allen unseren Standorten hat für Volkswagen hohe Priorität. Darüber hinaus richten wir uns nach unseren Unternehmensstandards und -zielen. Unsere Mitarbeiter schulen wir regelmäßig hinsichtlich Umweltschutz und Umwelt-Compliance. Unsere Umwelt-Compliance-Managementsysteme sollen sicherstellen, dass ökologische Aspekte und Pflichten in unserer Geschäftstätigkeit erkannt und angemessen berücksichtigt werden. Missachtung von umweltbezogenen Verpflichtungen, Täuschung oder Fehlverhalten werden von uns als schwerwiegender Compliance-Verstoß gewertet und verfolgt. Die Übereinstimmung unseres Handelns mit den Vorgaben unserer Umweltpolitik und anderen umweltbezogenen Konzernvorgaben werden jährlich evaluiert und an den Vorstand der Volkswagen AG und die jeweiligen Vor-stände der Marken berichtet.

GANZHEITLICHES INTEGRITÄTS- UND COMPLIANCE-MANAGEMENTSYSTEM

Integrität und Compliance genießen im Volkswagen Konzern hohe Priorität. Wir sind überzeugt: Für nachhaltigen wirtschaftlichen Erfolg ist es wichtig, dass sich jeder Einzelne an Gesetze, Regelungen und Selbstverpflichtungen hält. Ein solches Verhalten muss selbstverständlich für alle Mitarbeiter des Konzerns sein. Deshalb bleiben Integrität und Compliance wesentliche Elemente unserer Konzernstrategie NEW AUTO und ein Fokusthema in Sachen Nachhaltigkeit.

Wir wollen Vorbild sein und das Vertrauen der Mitarbeiter, Kunden, Anteilseigner und Partner in uns stärken. Unsere Regelwerke, Prozesse und unsere Unternehmenskultur richten wir darauf aus, dass alle Mitarbeiter in der Lage sind, jederzeit integer und regelkonform zu handeln. Integrität und Compliance sollen als Steuerungsgröße strategisch wie operativ eine genauso wichtige Rolle in unserem Unternehmen spielen wie Umsatz, Ergebnis, Produktqualität oder Arbeitgeberattraktivität.

Mit dem Programm Together4Integrity (T4I) haben wir ein ganzheitliches Integritäts- und Compliance-Managementsystem (ICMS) für alle Konzern- und Markengesellschaften aufgebaut, das nahezu alle Integritäts- und Compliance-Aktivitäten des Unternehmens unter einem Dach bündelt. Es folgt den fünf international anerkannten ECI-Prinzipien (Ethics and Compliance Initiative): Strategie, Risikomanagement, Integritäts- und Diskussionskultur sowie Verantwortungsübernahme. T4I soll nicht nur die konzernweit einheitliche Corporate Governance im Bereich Integrität und Compliance stärken. Ziel des Programms ist auch, die Integritätskultur weiterzuentwickeln. Dazu gehört die Standhaftigkeit, an integren Grundsätzen festzuhalten – unabhängig von ökonomischem oder sozialem Druck. So leisten T4I und das ICMS einen wichtigen Beitrag für mehr Nachhaltigkeit im Volkswagen Konzern. Ursprünglich war die Implementierung bis 2025 geplant. Da bereits zu Beginn des Berichtsjahrs der Roll-out weiter vorangeschritten war als erwartet und konstant hohe Zustimmungswerte bei der Frage zu Integrität in der jährlich durchgeführten Stimmungsbarometer-Mitarbeiterbefragung ein Indiz für den Erfolg des Programms darstellen, haben wir im Berichtsjahr entschieden, die zentrale Programmsteuerung und Kontrolle im Laufe des Jahres 2023 vorzeitig zu beenden. Die Verantwortung für das weitere Umsetzen und Verankern der Maßnahmen liegt nun bei den Konzernmarken und -gesellschaften sowie bei den zuständigen Konzernstellen.

Arbeitsschwerpunkte

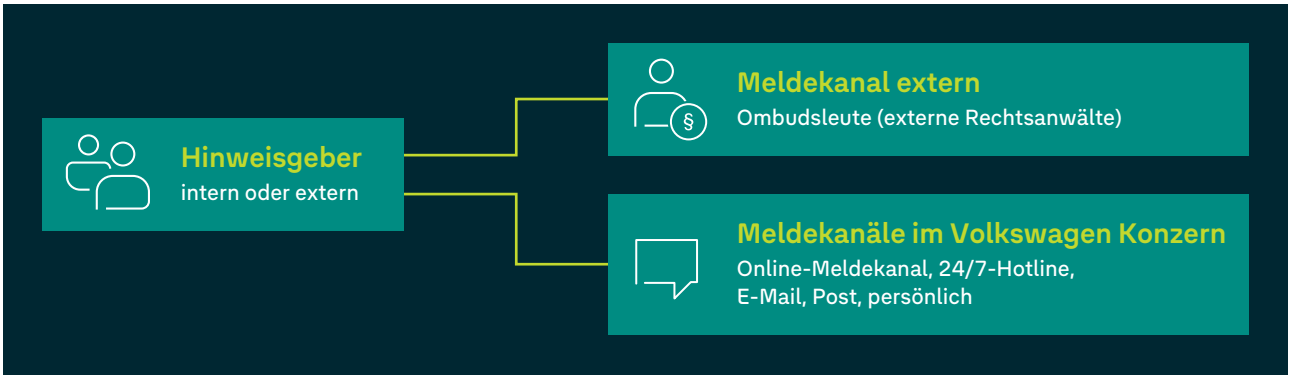
Regelkonformes Verhalten muss eine Selbstverständlichkeit für alle Mitarbeiter des Volkswagen Konzerns sein. Die Group Integrity & Compliance-Organisation unterstützt dies weltweit mit Programmen, Richtlinien, Prozessen und praxisorientierter Beratung. Sie hilft den Konzern- und Markengesellschaften, ihre Geschäftsaktivitäten regelkonform durchzuführen und die entsprechenden Gesetze und internen Vorgaben einzuhalten. Schwerpunkte ihrer Arbeit sind unter anderem Antikorruption und das Verhindern von Veruntreuung, Betrug und Geldwäsche.

Ausgangspunkt ist die interne Compliance-Risikobewertung (ICRA – Internal Compliance Risk Assessment). Sie ermittelt die Compliance-Risiken im Konzern. Auf Basis der über das ICRA ermittelten Risikoprofile werden für jede kontrollierte Gesellschaft Compliance-Maßnahmen abgeleitet und definiert, die durch die Gesellschaften je nach Risikoeinstufung umzusetzen sind. Zusätzlich legt ICRA Standards in den Bereichen Code of Conduct (CoC), Hinweisgebersystem, Compliance-Trainings und Kommunikation fest.

HR (Human Ressources) Compliance-Richtlinien und -Verfahren

Im Kern geht es um das Einbinden von Integrität und Compliance in die Standard-HR-Prozesse. Dazu gehören Einstellung, Qualifizierung, Beförderung und Entlohnung (Bonifizierung). Integrität und Compliance sind außerdem als obligatorisches Thema im jährlichen Mitarbeitergespräch verankert sowie Bestandteil von Trainingsmaßnahmen für Mitarbeiter aller Hierarchiestufen.

MELDEKANÄLE DES HINWEISGEBERSYSTEMS



Sensibilisierung und Kommunikation

Der Code of Conduct (CoC) bildet das Fundament für integres und regelkonformes Verhalten im Volkswagen Konzern. Er wirkt als zentrales Element, um das Bewusstsein für verantwortungsvolles Handeln und Entscheiden zu stärken, leistet Hilfe und vermittelt Ansprechpartner. Der CoC gilt verpflichtend für alle Beschäftigten und ist seit 2019 Teil jedes Arbeitsvertrags. Wir verpflichten uns und unsere Mitarbeiter zu regelmäßigen Schulungen seiner wesentlichen Inhalte.

Veranstaltungen in den Fachbereichen ergänzen das Angebot der Group Integrity & Compliance Organisation. Das Kommunikationsteam greift regelmäßig Aufgaben und Fallbeispiele aus der Compliance-Praxis auf. Informations- und Kommunikationsaktivitäten wie Sensibilisierungskampagnen, Film- und Dialogformate, Newsletter oder interaktive Spiele flankieren das Sensibilisieren für Compliance-Themen.

Als zentrale Beratungsstelle hat sich der Infopoint Compliance etabliert. Dessen Team beantwortet Compliance-Anliegen, legt unternehmensinterne Vorgaben und Richtlinien fest und berät zu Prozessstandards.

Trainings und Standards

Mit dem ICMS gibt die Group Integrity & Compliance Organisation konzernweit einheitliche Standards für Compliance-Trainings vor. So sollen Marken und Gesellschaften befähigt werden, ihre Mitarbeiter risikobasiert, zielgruppenspezifisch und mit vorab festgelegten Kerninhalten qualitativ gleichwertig zu trainieren. Die Trainings widmen sich zwei Schwerpunktthemen: Code of Conduct und Antikorruption.

Absicherung und Prävention: das Hinweisgebersystem

Das Hinweisgebersystem dient als zentrale Anlaufstelle, um Regelverstöße von Konzernmitarbeitern sowie direkten und indirekten Lieferanten zu melden. Dazu gehören Wirtschafts-, Korruptions- und Steuerstraftaten, Umweltstraftaten, Verstöße gegen Menschenrechte, Verstöße gegen kartell- und wettbewerbsrechtliche Vorschriften, Geldwäsche und Terrorismusfinanzierung, Verstöße gegen Produktsicherheits- und Zulassungsvorschriften und erhebliche Verstöße gegen den Datenschutz. Beschäftigte und Dritte können zu jeder Zeit und in vielen Sprachen Hinweise auf Fehlverhalten abgeben. Dafür stehen verschiedene, auf Wunsch vollständig anonyme Meldewege zur Verfügung. Ziel ist, mit verbindlichen Grundsätzen und klar geregelten Verfahren Schaden vom Unternehmen und der Belegschaft abzuwenden.

M&A- und NCS-Compliance

Bei geplanten Zusammenschlüssen und Zukäufen, sogenannten Mergers & Acquisitions (M&A)-Transaktionen, untersuchen wir die entsprechenden Unternehmen auf wirtschaftsrechtliche Risiken wie Korruption, Untreue oder Betrug sowie auf menschenrechtliche Risiken. Dies gilt auch für Joint Ventures sowie Industrialisierungs- und Kooperationsprojekte mit Drittpartnern. Die Analysen liefern Empfehlungen, um identifizierte Risiken zu senken. Darüber hinaus unterstützt die Group Integrity & Compliance Organisation das Compliance-Management in Unternehmen, die nicht durch ein Unternehmen des Volkswagen Konzerns als Mehrheitseigentümer kontrolliert werden, sogenannte Non-Controlled Shareholdings (NCS). Dies umfasst auch die chinesischen Joint Ventures.

Geschäftspartnerprüfung

Der Business-Partner-Due-Diligence-Prozess prüft Geschäftspartner und Lieferanten auf Integrität, insbesondere Korruptionsrisiken und die Einhaltung ethischer Standards. Ziel ist, diese Risiken früh zu erkennen, entsprechende Geschäftspartner zu meiden sowie Maßnahmen zur Risikominimierung festzulegen und mit dem Geschäftspartner umzusetzen. Ist dies nicht möglich, nehmen wir die Geschäftsbeziehung nicht auf oder beenden sie im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten.

Produkt-Compliance

Das Product-Compliance-Managementsystem (PCMS) unterstützt dabei, dass unsere Produkte über ihre Lebensdauer die gesetzlichen und behördlichen Vorschriften des Aus- und Einfuhrlandes, interne wie externe Standards, vertraglich vereinbarte Kundenanforderungen sowie extern kommunizierte Selbstverpflichtungen erfüllen.

Umwelt-Compliance

Die gesetzlichen Umweltvorschriften und freiwilligen Selbstverpflichtungen sind bindend für alle Standorte und Geschäftsfelder. Die Umweltpolitik des Konzerns und das Umwelt-Compliance-Managementsystem legen die entsprechenden Anforderungen und Verantwortlichkeiten fest. Sie gelten für alle Strategie-, Planungs- und Entscheidungsprozesse in den Konzernmarken und -gesellschaften. Dazu gehört ein Kennzahlensystem, das den Fortschritt beim Erreichen der Umweltziele in den Bereichen erneuerbare Energien, CO_2-Ausstoß und Ressourceneffizienz ermittelt.

Antikorruption

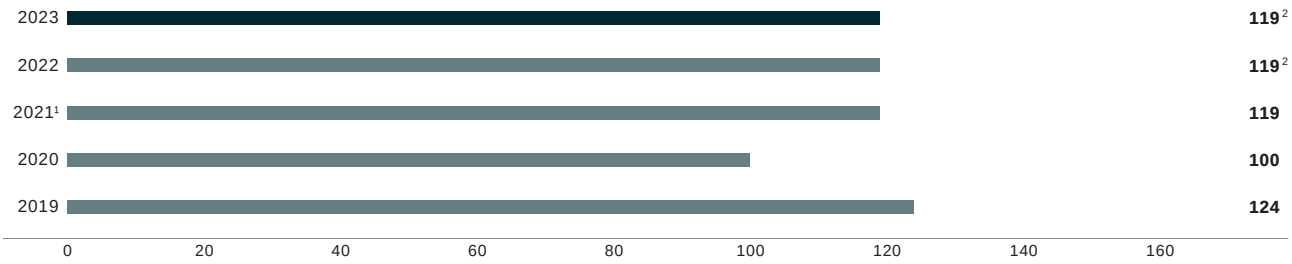
Der Volkswagen Konzern vertritt eine Null-Toleranz-Politik bei aktiver und passiver Korruption. Dies ist sowohl in unseren internen Verhaltensgrundsätzen als auch im Code of Conduct für Geschäftspartner verankert. Gemeldete Verstöße gegen unsere Grundsätze werden durch unsere Aufklärungs-Offices verfolgt und aufbereitet und die betreffenden Mitarbeiter sanktioniert. Zur Korruptionsbekämpfung gehören auch das Entwickeln und Implementieren von Pflichttrainings für Mitarbeiter in Bereichen oder Gesellschaften mit hoher Risiko-Exposition.

Weiterführende Informationen zu den Themen Integrität und Compliance sowie „Wirtschaft und Menschenrechte“ finden Sie im Konzern-Nachhaltigkeitsbericht 2023.

HINWEISGEBERSYSTEM
www.volkswagen-group.com/hinweisgebersystem
Telefon: +49 5361 9 46300
E-Mail: io@volkswagen.de

CO_2-EMISSION DER EUROPÄISCHEN (EU27+2) PKW-NEUWAGENFLOTTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

in Gramm pro Kilometer (WLTP)



1 Die Berechnung der CO_2-Flottenemissionen seitens der EU-Kommission wurde 2021 von NEFZ auf WLTP umgestellt.
2 Vorbehaltlich der Bestätigung der CO_2-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission.

FORSCHUNG UND ENTWICKLUNG

Zukunftsweisende Mobilitätslösungen mit markenprägenden Produkten und Dienstleistungen sind ohne Innovationen undenkbar. Unsere Forschung und Entwicklung spielt daher für die nachhaltige Wertsteigerung des Unternehmens eine zentrale Rolle.

Gemeinsam mit unseren Konzernmarken haben wir – abgeleitet aus der Strategie NEW AUTO – Maßnahmen zur Vernetzung der konzernweiten Entwicklungsaktivitäten auf den Weg gebracht. Im Mittelpunkt steht dabei ein effizienter, markenübergreifender Entwicklungsverbund, gekennzeichnet durch enge Vernetzung unserer Experten, Zusammenarbeit auf Augenhöhe, ein innovatives Arbeitsumfeld und die Bündelung von Entwicklungsaktivitäten. Dadurch wollen wir konzernweite Synergien erschließen und eine Vorbildfunktion in puncto Umwelt, Sicherheit und Integrität übernehmen. Der Entwicklungsverbund trägt maßgeblich dazu bei, den Wandel des Volkswagen Konzerns voranzutreiben und seine Zukunftsfähigkeit zu stärken.

Im Berichtsjahr haben wir uns auf der Grundlage dieser strategischen Ausrichtung darauf konzentriert, weiter an zukunftsweisenden Mobilitätslösungen zu arbeiten, wettbewerbsstärkende Technologiekompetenzen aufzubauen, unsere Produkt- und Servicepalette zu erweitern sowie Funktionalität, Qualität, Sicherheit und Umweltverträglichkeit unserer Produkte und Dienstleistungen zu verbessern.

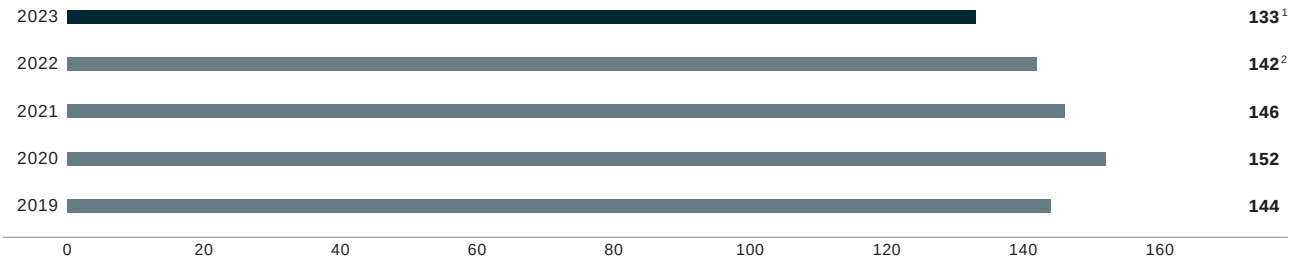
CO_2-Flottenemissionen

Um die Wirksamkeit unserer Maßnahmen zur Reduzierung der CO_2-Emissionen unserer Fahrzeuge zu messen, erheben wir in Europa und in den USA die Kennzahl CO_2-Flottenemissionen.

Für die 27 EU-Staaten ohne Malta, zuzüglich Norwegen und Island (EU27+2), hat die EU-Pkw-Neuwagenflotte des Volkswagen Konzerns im Berichtsjahr gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 119 g CO_2/km (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure – WLTP)[1] emittiert, gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 122 g CO_2/km (WLTP)[1]. Damit hat der Volkswagen Konzern das CO_2-Flottenziel der EU übererfüllt. Alle genannten Werte verstehen sich vorbehaltlich der Bestätigung der CO_2-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission. Eine Zielverschärfung erfolgt ab 2025: Demnach hat die EU-Kommission das Ziel einer CO_2-Reduktion von 15% gegenüber 2021 festgelegt, was für unsere EU-Pkw-Neuwagenflotte einem CO_2-Zielwert von unter 100 g CO_2/km entspricht. Für das Jahr 2030 wurde eine Absenkung von 55% festgelegt, dies entspricht einem CO_2-Zielwert von unter 50 g CO_2/km. Wir gehen davon aus, dass unsere EU-Pkw-Neuwagenflotte das Ziel für 2025 erfüllen und das Ziel für das Jahr 2030 übererfüllen kann. Für das Jahr 2035 gilt ein CO_2-Reduktionsziel von 100% für Pkw.

CO_2-EMISSION NACH GHG FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE DES VOLKSWAGEN KONZERNS IN DEN USA

in Gramm pro Kilometer für das Modelljahr



1 Vorbehaltlich der Einreichung des Final MY Reports MY23 und der anschließenden Anerkennung durch EPA und CARB (interner Datenstand September 2023).
2 Vorbehaltlich der Anerkennung durch EPA und CARB (Final MY Report MY22 eingereicht, aber noch nicht bestätigt).

Die EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns hat im Berichtsjahr gemäß den gesetzlichen Berechnungsgrundlagen im Durchschnitt 187 g CO_2/km (WLTP)[1] gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 204 g CO_2/km (WLTP)[1] emittiert. Damit hat der Volkswagen Konzern das CO_2-Flottenziel der EU übererfüllt. Alle genannten Werte verstehen sich vorbehaltlich der Bestätigung der CO_2-Daten im Rahmen der offiziellen Veröffentlichung der EU-Kommission. Eine Zielverschärfung erfolgt ab 2025: Demnach schreibt die EU-Kommission eine CO_2-Reduktion von 15 % gegenüber 2021 vor, was für unsere EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge einem CO_2-Zielwert von unter 180 g CO_2/km entspricht. Für das Jahr 2030 wurde eine Absenkung von 50 % festgelegt, dies entspricht einem CO_2-Zielwert von unter 105 g CO_2/km. Wir gehen davon aus, dass unsere EU-Neuwagenflotte für leichte Nutzfahrzeuge das Ziel für 2025 erfüllen und das Ziel für das Jahr 2030 übererfüllen kann. Für das Jahr 2035 gilt ein CO_2-Reduktionsziel von 100 % für leichte Nutzfahrzeuge. In den Märkten UK und Schweiz/Liechtenstein wurden die gesetzlichen Vorgaben von der Pkw-Neuwagenflotte des Volkswagen Konzerns für das Berichtsjahr erreicht. Die Neuwagenflotte der leichten Nutzfahrzeuge des Volkswagen Konzerns hat die gesetzlichen Vorgaben für das Berichtsjahr in UK erreicht, jedoch in der Schweiz knapp verfehlt.

In den USA ist die Emissionsgemeinschaft – bestehend aus den Konzernmarken Volkswagen Pkw, Audi, Lamborghini, Bentley und Porsche – verpflichtet, die Vorschriften der zwei Regulierungen Greenhouse Gas (GHG) und Corporate Average Fuel Economy (CAFE) einzuhalten. Aufgrund der abweichenden Länge eines Modelljahres – der in den USA verwendete Bilanzzeitraum – und des Kalenderjahres, sind die Werte für das aktuelle und vorhergehende Modelljahr durch interne Berechnungen hergeleitet. Der GHG CO_2-Wert für das Modelljahr 2023 (interner Datenstand September 2023) der Flotten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge liegt im Durchschnitt bei 133 g CO_2/km (Modelljahr 2022: 142 g CO_2/km) gegenüber einem gesetzlichen Zielwert von 122 g CO_2/km (Modelljahr 2022: 136 g CO_2/km). Unter Einhaltung der gesetzlichen Vorgaben im Rahmen der Regulierungen GHG und CAFE sowie extern erworbener Credits konnte der Volkswagen Konzern die geltenden Vorgaben – vorbehaltlich der Anerkennung durch die Behörden – einhalten. Der für das Modelljahr 2023 genannte Wert versteht sich ebenfalls vorbehaltlich der Anerkennung durch die Behörde EPA. Für das Jahr 2025 gehen wir in den USA von einem CO_2-Zielwert von circa 110 g CO_2/km aus und rechnen damit, dass wir dieses Ziel erreichen. Für 2030 wollen wir den Elektrofahrzeug-Anteil unserer Neuwagenflotte auf deutlich über 50 % erhöhen und wären damit im Zielkorridor der aktuellen Administration.

Antriebs- und Kraftstoffstrategie

Mit Blick auf die gesetzlichen Emissionsvorgaben entwickeln wir derzeit ein zukunftsorientiertes Antriebs- und Fahrzeugportfolio: Wir haben uns vorgenommen, die Effizienz der Antriebe mit jeder neuen Modellgeneration zu steigern – unabhängig davon, ob es sich um Verbrennungsmotoren, Hybrid- oder reine Elektroantriebe handelt. Der Volkswagen Konzern führt mit seinen Marken eine eng abgestimmte Technologie- und Produktplanung durch, um Zielverfehlungen bei den Flottenverbrauchsgrenzen zu vermeiden. Im Rahmen unserer Elektrifizierungsoffensive wollen wir bis 2030 unseren Kunden weltweit rund 50 rein batterieelektrische Modelle anbieten können; dann soll weltweit mehr als die Hälfte unserer Neufahrzeuge rein elektrisch angetrieben werden. Der Volkswagen Konzern will bis 2030 sein gesamtes Modellportfolio – vom Volumenmodell bis zum Premiumfahrzeug – durchgängig elektrifizieren. Dafür haben wir neben dem Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) auch eine rein elektrische Plattform für unsere Premium- und Sportmarken – die Premium Plattform Elektrik (PPE) – entwickelt. Des Weiteren gestalten wir derzeit mit Hochdruck im Rahmen der Technologie-Initiative Architecture der Konzernstrategie NEW AUTO die Nachfolgeplattform für unsere zukünftigen, rein elektrischen Fahrzeuge, die sogenannte Scalable Systems Platform (SSP). Strategische Ziele dieser SSP-Plattform sind dabei die weitere Senkung von Varianz durch die konsequente Steigerung von Synergien und damit das Heben von erheblichen Einsparpotenzialen.

Um in Zukunft möglichst vielen Menschen weltweit nachhaltige und bezahlbare Mobilität zur Verfügung zu stellen, bieten wir ein fokussiertes Antriebsspektrum mit Elektrifizierungen an. Aus heutiger Sicht werden konventionelle Verbrennungsmotoren auch in den nächsten Jahren noch einen großen Anteil des Antriebsportfolios abbilden. Im Interesse eines verantwortungsvollen Umgangs mit Ressourcen ist es deshalb unerlässlich, diesen Teil der Motorenpalette weiter zu verbessern sowie konsequent und marktspezifisch zu konsolidieren. Zur Erfüllung zukünftiger Abgasnormen sind Aggregatemaßnahmen, wie eine deutlich aufwendigere Abgasreinigung oder eine sogenannte Mild-Hybridisierung der Fahrzeuge, sowie auch Fahrzeugmaßnahmen, zum Beispiel eine optimierte Aerodynamik oder reduzierte Rollwiderstände, erforderlich. Darauf bereiten wir uns in der Weiterentwicklung unseres Produktportfolios intensiv vor.

Wichtiger denn je ist für uns, den Modulansatz stringent weiterzuverfolgen. Um ein breites Produktportfolio wirtschaftlich anbieten zu können, reduzieren wir die Anzahl der einzelnen Module. Bei den konventionellen Verbrennungsmotoren etwa reduzieren wir die Varianten im Konzern langfristig im Rahmen der Transformation in Richtung Elektromobilität. Das schafft Freiraum für die Entwicklung und Produktion neuer elektrifizierter Antriebe.

Life Cycle Engineering und Recycling

Technologische Innovationen zur Verringerung des Kraftstoffverbrauchs allein reichen nicht aus, um die Wirkung von Fahrzeugen auf die Umwelt zu minimieren. Wir betrachten die von unseren Produkten verursachten Umweltauswirkungen daher über den ganzen Fahrzeuglebensweg und sämtliche Stufen der Wertschöpfungskette hinweg. Dies umfasst den Herstellungsprozess mit der Rohstoffentnahme, die Werkstoffherstellung, die Prozesse bei unseren Lieferanten sowie der eigenen Produktion an unseren Standorten, die Nutzungsphase mit den Fahrzeugemissionen und der notwendigen Kraftstoff- und Ladestrombereitstellung und schließlich die Verwertung des Altfahrzeugs am Ende des Lebenszyklus. Mit dem Life Cycle Engineering ermitteln wir, an welcher Stelle des Lebenszyklus Verbesserungen den größten Effekt haben und entwickeln geeignete Lösungen. Recycling beispielsweise ist ein wichtiger Ansatz, um Umwelteinflüsse zu verringern und Ressourcen zu schonen; deshalb achten wir bereits bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge auf die Recyclingfähigkeit der Werkstoffe und geben Empfehlungen, die eine gute Separierbarkeit der Materialien ermöglichen. Wir fordern den Einsatz von Sekundärmaterial, wenn die gleichen Qualitätsansprüche erfüllt werden wie bei Primärmaterial. Gemäß der europäischen Richtlinie über Altfahrzeuge müssen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge an ihrem Lebensende zu 85 % recycelbar und zu 95 % verwertbar sein – unsere in Europa zugelassenen Fahrzeuge erfüllen diese gesetzliche Vorschrift. Den Lebenszyklusansatz nutzen wir auch bei der Nachverfolgung unserer Klimaschutzziele. Dafür haben wir den Dekarbonisierungsindex (DKI) als Kenngröße entwickelt, der ebenfalls die Emissionen eines durchschnittlichen Konzern-Pkw über dessen Lebenszyklus bilanziert.

Synergien steigern die Effizienz

Bei der Fahrzeugentwicklung arbeiten wir zusammen mit unseren Marken intensiv daran, Synergien zu heben. Die gemeinsame Strategie des Entwicklungsverbunds verfolgt beispielsweise das Ziel, über einen effektiveren und effizienteren Ressourceneinsatz bei der Erforschung und Entwicklung neuer mobilitätsbezogener Technologien, Produkte und Dienstleistungen die Wettbewerbs- und Zukunftsfähigkeit des Konzerns langfristig zu stärken. In unserem konzernweiten Entwicklungsverbund arbeiten die Marken daher nicht nur mit-, sondern auch füreinander an Schlüsseltechnologien und bilden übergreifende Kompetenznetzwerke für Zukunftsthemen.

Der Volkswagen Konzern hat sein Innovationsportfolio weiter fokussiert und auf markenübergreifend nutzbare Zukunftstechnologien ausgerichtet, um so die Innovationsfähigkeit der Marken effizient zu unterstützen. Die im Jahr 2020 neu vergebenen Führungsrollen der Marken in der Technischen Entwicklung zur Steigerung der Effizienz und zum Heben von Synergien bei Modulvarianz, Komponenten, Bauteilen und Prozessen wurden im Berichtsjahr auf die Vorentwicklung angewendet, um die Durchgängigkeit im Innovationsprozess zu steigern.

Den Einsatz von Modulen koordinieren wir zentral, um Kosten, Investitionen und die Komplexität zu reduzieren. Wir verfolgen die Ziele, die Aufwendungen in den Baukästen zu senken und zeitgleich die flächendeckende Elektrifizierung sowie die Ausrichtung auf autonome Systeme umzusetzen. Erreichen wollen wir dies durch eine deutliche Verringerung der Komplexität – mit gestrafften und überschneidungsfreien, aber dennoch synergetischen Plattformen. Dabei greifen die unterschiedlichen Konzernmarken auf die Modulbaukästen zurück – so erschließen wir Synergien zwischen den verschiedenen Modellen einer Baureihe wie auch über Baureihen hinweg. Die Optimierung der Baukästen schafft finanziellen Spielraum für die Entwicklung der Zukunftsthemen.

Vernetzung und automatisiertes Fahren

Mobilität von Personen und Waren ist eine Voraussetzung für wirtschaftliche und gesellschaftliche Entwicklung. Doch die natürlichen Ressourcen schwinden, und der Klimawandel schreitet voran. Der Kunde fordert daher ganzheitliche Mobilitätskonzepte, die die Auswirkungen auf die Umwelt minimieren. Sie müssen effizient, nachhaltig, krisensicher, kundenorientiert und jederzeit und überall zugänglich sein.

In unserem konzernweiten Verbund erforschen und entwickeln wir solche Konzepte: Wenn wir die Zukunft der Mobilität gestalten, blicken wir nicht nur auf das Automobil und begleitende Dienstleistungen. Wir beziehen alle Verkehrsmittel, die Verkehrsinfrastrukturen und das Mobilitätsverhalten der Bevölkerung ein. Digitale Vernetzung und das autonome Fahren ermöglichen völlig neue Lösungsansätze. Mit ihnen können wir unseren Beitrag zu einem ganzheitlichen Mobilitätssystem der Zukunft leisten und die Transformation unserer Branche vorantreiben.

Die Grundlage dafür sind neue Softwarelösungen. Im Rahmen der Strategie NEW AUTO erklärte der Volkswagen Konzern die Softwareentwicklung zu einer der Ziel-Kernkompetenzen. Die Verantwortung trägt unsere Softwaretochter CARIAD. Sie soll ein nachhaltiges, komfortables, vernetztes und sicheres automobiles Erlebnis für die Kunden der Marken unseres Konzerns entwickeln. CARIAD soll die Antworten auf die strategischen Fragen der Digitalisierung bieten und die Softwarekompetenzen im Konzern bündeln.

Entwickler von CARIAD arbeiten in Innovationszentren an Standorten in Deutschland, Europa, China und den USA. Die deutsche Muttergesellschaft CARIAD SE beschäftigt rund 6.000 Fachkräfte, die die Entwicklung folgender Lösungen im Konzern übernehmen:

- eine einheitliche Software-Plattform „VW.OS“ für alle Konzernfahrzeuge,
- einheitliche End-to-End-Elektronikarchitekturen,
- die Anbindung an eine einheitliche Cloud-Plattform,
- eine Infotainment-Plattform samt Application-Store für Drittanbieter,
- Fahr-Assistenzsysteme, automatisierte Parkfunktionen und hochautomatisiertes Fahren für private Mobilität,
- einen Datenmarktplatz,
- neue Mobilitätsdienste und digitale Geschäftsmodelle.

Im Jahr 2023 stand für die Entwicklerteams von CARIAD, gemeinsam mit den Marken Audi und Porsche, die Lieferung der Software für die neue Architektur E³ 1.2 im Fokus. Die Architektur optimiert die Abstimmung der Hardware auf die Fahrzeugsoftware von CARIAD. Das soll nicht nur die Leistung der Fahrzeugrechner verbessern, sondern auch als zentraler Hebel für die Einführung neuer Dienste dienen – auch nach dem Produktionsstart der Fahrzeuge.

Bereits heute liefert CARIAD updatefähige Software und Updates für aktuelle Fahrzeuggenerationen, Marken und Märkte, zum Beispiel auf seiner Architektur E³ 1.1, mit dem Anspruch, die Software sicher und nachvollziehbar zu gestalten.

Langfristig soll CARIAD all seine Lösungen in einer weiterentwickelten, skalierbaren Software-Plattform zusammenführen und den Konzernmarken zur Verfügung stellen, vom Volumensegment bis zur Premiumplattform. Damit sollen Skaleneffekte generiert werden, um die Kosten für steigende Softwarebedarfe im Fahrzeug für alle Marken zu senken. Im Jahr 2023 begann CARIAD, sich mit einem umfangreichen Transformationsprogramm neu aufzustellen. Ein neues Vorstandsteam startete mit der Umsetzung eines 5-Punkte-Plans. Ziel ist die beschleunigte Entwicklung und Lieferung der Software für die Plattformen. Die Neuorganisation soll zudem zu einem noch engeren Schulterschluss zwischen CARIAD und den Konzernmarken führen. So präsentierte CARIAD gemeinsam mit dem Volkswagen Konzern im Jahr 2023 bereits einen neuen Ansatz für die Entwicklung seiner Architektur E³ 2.0. Sie soll die Grundlage für Software Defined Vehicles (SDV) bilden. Die Entwicklung der Architektur für zwei Fahrzeugprojekte von Audi und Volkswagen erfolgt dazu künftig gemeinsam in einem speziell geschaffenen SDV Hub. Weitere Anpassungen im Rahmen des Transformationsprogramms sollen sich im Jahr 2024 materialisieren.

E³ 2.0 soll auch den Weg zu autonomen Fahrfunktionen der Zukunft ebnen. Die Entwicklung des autonomen Fahrens ist Kernbestandteil der NEW AUTO Strategie. CARIAD verantwortet die Entwicklung teil- und hochautomatisierter Fahrfunktionen (bis zu Level 4) für die Marken des Konzerns. Diese Anwendungen werden auf unterschiedlichen Leistungsebenen schrittweise in neuen Fahrzeugmodellen eingeführt. Volkswagen Nutzfahrzeuge ist dabei speziell für die Bereiche Mobility and Transportation as a Service (MaaS/TaaS) zuständig. Mit der strategischen Technologie-Initiative Volkswagen Group Mobility wird das autonome Fahren an neue Service-Modelle geknüpft, also geteilte Mobilität in den genannten Bereichen mit Robo-Shuttles und -Transportern.

CARIAD und Volkswagen Nutzfahrzeuge treiben die künftige Einführung automatisierter und autonomer Fahrtechnologien jeweils mit Entwicklungspartnern weiter voran.

Mit Allianzen Kräfte bündeln

Die Strategie NEW AUTO sieht die Transformation unseres Kerngeschäfts und den gleichzeitigen Ausbau des Geschäftsfelds für Mobilitätslösungen vor. Entscheidend für den Erfolg dieser Vorhaben ist, dass wir unsere Innovationskraft auf ein noch breiteres Fundament stellen.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns bündeln wir im Bereich Volkswagen Group Innovation die technologischen Innovationsaktivitäten. An sieben Standorten weltweit – in den USA, Europa und Asien – arbeiten Mitarbeiter an nachhaltigen Lösungen für urbane und interurbane Mobilitätssysteme, entsprechend unserem Leitspruch „Mobility for generations to come“. Um Digitalisierung, Nachhaltigkeit und E-Mobilität fortlaufend mit innovativen Projekten zu unterstützen, werden regelmäßig vorentwicklungsreife Technologien und Aktivitäten aus der Volkswagen Group Innovation in unsere Konzernmarken transferiert. Damit schaffen wir eine agile Innovationsstruktur, die es uns erlaubt, auch kurzfristig neue Meilenstein-Projekte mit innovativen internationalen Partnern zu initiieren.

Das Wachstum in Sachen Mobilität definiert sich stark über regionale Innovationsaktivitäten. Volkswagen fokussiert daher seine strategischen Venture-Capital-Aktivitäten und Partnerschaften im internationalen Innovationsökosystem des Konzerns. Das hilft uns, regionale Kundenbedürfnisse genauer zu erkennen, unser Angebot entsprechend anzupassen und wettbewerbsgerechte Kostenstrukturen zu etablieren. Dabei setzen wir stärker als bisher auf Partnerschaften, Zukäufe und Venture-Capital-Investitionen und steuern die Auswahl der Engagements zentral, um den größtmöglichen Wert für den Konzern und seine Marken zu schaffen. Unter diesem Aspekt haben wir mit der Ford Motor Company eine Allianz gestartet. Anfang Juni 2020 unterzeichneten die Ford Motor Company und die Volkswagen AG weitere Verträge innerhalb ihrer bestehenden globalen Allianz für leichte Nutzfahrzeuge und Elektrifizierung. Die Verträge legen unter anderem die Grundlage für insgesamt drei Fahrzeugprojekte: einen Stadtlieferwagen (Ford Tourneo Connect auf Basis des Volkswagen Caddy), einen mittelgroßen Pickup (Volkswagen Amarok auf Basis des Ford Ranger) und einen Transporter im Ein-Tonnen-Ladesegment. Der Ford Tourneo Connect und der Amarok sind seit 2022 im Markt. Der New Transporter feiert im Jahr 2024 seine Weltpremiere. Außerdem wird Ford den Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) von Volkswagen für zwei elektrische Volumenmodelle nutzen. Mit der Kooperation wollen Volkswagen und Ford ihre Wettbewerbsfähigkeit erhöhen, die Produkte noch besser auf die Wünsche der Kunden weltweit ausrichten und gleichzeitig Synergien bei Kosten und Investitionen heben.

Zur Ausgestaltung der Rahmenbedingungen für die Zulassung und Einführung unseres eigenen Self-Driving-Systems beteiligen wir uns aktiv an öffentlichen Projekten. Die Erfahrungen, die wir dort sammeln, kommen den Marken des Konzerns und damit unseren Kunden zugute.

Die Entwicklung der automatisierten Fahrfunktionen für die Kunden unserer Marken übernimmt konzernübergreifend die Softwaretochter CARIAD. In der Automated Driving Alliance wollen CARIAD und Bosch das teil- und hochautomatisierte Fahren für das Volumensegment verfügbar machen. Ziel ist es, für Konzernfahrzeuge Funktionen bereitzustellen, bei denen Fahrer die Hände zeitweise vom Lenkrad nehmen können, soweit dies regulatorisch möglich ist. In der Allianz entwickeln die beiden Unternehmen gemeinschaftlich Level-2-„hands-free“-Systeme für Stadt, Land und Autobahn sowie ein Level-3-System, bei dem sich der Fahrer auf der Autobahn zeitweise von der Fahraufgabe abwenden und bestimmten Nebentätigkeiten nachgehen können soll.

Um die Entwicklungskompetenz im Bereich hochautomatisierter Fahrfunktionen auf dem chinesischen Markt weiter zu stärken, baut CARIAD auf eine lokale Partnerschaft mit dem Unternehmen Horizon Robotics. Die Unternehmen planen im Rahmen eines Joint Ventures den Einsatz speziell angepasster Hightech-Halbleiter-Chips, sogenannter „Systems on a Chip“ (SoCs), die zentrale Funktionalitäten und Leistungsmerkmale für das hochautomatisierte Fahren auf einem einzigen Chip realisieren, und die Integration dieser Chips in die Hardware- und Software-Architektur des Konzerns.

Im Jahr 2023 schloss CARIAD in China eine neue Partnerschaft mit dem Softwareanbieter ThunderSoft. Der Fokus des gemeinsamen Joint Ventures liegt auf einem neuen Kundenerlebnis in den Bereichen Infotainment und Connectivity.

CARIAD setzt sich darüber hinaus für eine offene Zusammenarbeit in der weltweiten Entwicklergemeinschaft ein. Als strategisches Mitglied in der Arbeitsgruppe „Software Defined Vehicle“ der Open Source Community Eclipse Foundation arbeitet CARIAD zum Beispiel daran, Software im Auto effizienter zu entwickeln und Innovationen zu fördern.

F&E-Kennzahlen

Im Geschäftsjahr 2023 haben wir weltweit 5.792 (5.305) Patente auf Erfindungen unserer Mitarbeiter angemeldet, davon die Mehrzahl in Deutschland. Die Tatsache, dass ein immer größerer Teil dieser Patente auf Anmeldungen in wichtigen Zukunftsfeldern wie Fahrerassistenzsysteme und Automatisierung, Digitalisierung, Konnektivität sowie alternative Antriebe entfällt, belegt die Innovationskraft unseres Unternehmens.

In Summe waren die Forschungs- und Entwicklungskosten des Konzernbereichs Automobile im Berichtsjahr mit 21,8 (18,9) Mrd. € um 15,2 % höher als im Vorjahr; ihr Anteil an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile – die F&E-Quote – lag unverändert bei 8,1 (8,1) %. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, die Digitalisierung, neue Technologien und die Weiterentwicklung der modularen und rein elektrischen Baukästen und Plattformen im Mittelpunkt. Die Aktivierungsquote belief sich auf 51,2 (51,4) %. Die nach IFRS ergebniswirksamen Forschungs- und Entwicklungskosten erhöhten sich auf 15,8 (14,3) Mrd. €.

Im Bereich Forschung und Entwicklung waren am 31. Dezember 2023 – einschließlich der At Equity konsolidierten chinesischen Joint Ventures – konzernweit 59.626 (+ 1,2 %) Mitarbeiter tätig; das entspricht einem Anteil von 8,7 % an der Belegschaft.

FORSCHUNGS- UND ENTWICKLUNGSKOSTEN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

Mio. €	2023	2022
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	21.779	18.908
davon aktivierte Entwicklungskosten	11.142	9.723
Aktivierungsquote in %	51,2	51,4
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	5.187	5.144
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	15.824	14.329
Umsatzerlöse[1]	268.156	232.392
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	21.779	18.908
F&E-Quote	**8,1**	**8,1**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

BESCHAFFUNG

Die zentrale Aufgabe der Beschaffung ist es entlang der Dimensionen Effizienz, Nachhaltigkeit und Resilienz den Unternehmenserfolg mitzusteuern. Das Jahr 2023 war insbesondere davon geprägt, die Versorgung mit Fahrzeugteilen abzusichern und die Kosten zu optimieren, um einen Beitrag für das Unternehmensergebnis zu leisten. Die Preissteigerungen der Energiekosten aus dem Vorjahr hatten auch im Berichtsjahr Nachholeffekte bei unseren Lieferanten zur Folge. Der Umgang mit den Lieferantenanforderungen zur Sicherstellung der Versorgung unserer Bauteile bildete somit eine wesentliche Aufgabe der Konzern Beschaffung.

Beschaffungsstrategie

Die Beschaffungsorganisationen im Volkswagen Konzern leisten einen integralen Beitrag zur Konzernstrategie NEW AUTO. Eine wesentliche Aufgabe besteht darin, das Beschaffungsnetzwerk zu stärken und die Zusammenarbeit über Marken und Regionen hinweg zu intensivieren. Durch die Nutzung globaler Synergien ergeben sich zudem Potenziale für eine langfristige Reduzierung von Kosten für Rohstoffe, Bauteile und Dienstleistungen.

Die Häufigkeit, Dauer und Intensität von Krisen und die damit verbundenen Störungen der Lieferketten sind seit Beginn der 2020er-Jahre deutlich gestiegen. Als Konsequenz daraus wollen die Beschaffungsorganisationen gemeinsam mit internen Schnittstellenpartnern sowie Zulieferern die Resilienz in der Versorgung stärken. Das Etablieren von Konzepten und Werkzeugen sowie das Bereitstellen zusätzlicher Kapazitäten für Strategie- und Risikoanalysen soll hierbei ein vorausschauendes und vollumfängliches Monitoring der Lieferketten entlang definierter Kriterien, wie politischen Einflussfaktoren, wirtschaftlichen Entwicklungen oder Umweltrisiken, ermöglichen.

Die Transformation der Automobilindustrie hin zur Elektromobilität verlangt von den Beschaffungsorganisationen auch eine Anpassung ihres Zulieferernetzwerks. Die Zusammenarbeit mit diesen Zulieferern soll im Rahmen strategischer Partnerschaften individuell gestaltet werden, wobei die Transformation als gemeinschaftliche Aufgabe verstanden wird. Der Ausbau von Partnerschaften ist generell ein weiteres Schwerpunktthema in der Beschaffung, sowohl intern in Form von marken- und fachbereichsübergreifender Zusammenarbeit, als auch bezogen auf externe Zulieferer des Volkswagen Konzerns. Fundament für alle strategischen Maßnahmen bilden dabei auch die Digitalisierung und effiziente Prozesse. Insbesondere der Roll-out einer neuen digitalen Zulieferplattform zur Interaktion sowie die im Jahr 2022 erfolgte Anbindung des branchenübergreifenden Datennetzwerk Catena-X sind hier hervorzuheben.

Elektromobilität

Die Transformation der Automobilindustrie hin zur Elektromobilität schreitet mit der technologischen Weiterentwicklung rasant voran. Zentrale Aufgabe der Beschaffung ist es, die dadurch stetig wachsenden Bedarfe nachhaltig und kosteneffizient abzusichern. Nachhaltiges Handeln, transparente Lieferströme sowie energie- und CO_2-optimierte Lieferketten sind dabei wesentliche Bestandteile unserer Auftragsvergaben. Unsere Partner begleiten wir mit einer aktiven Steuerung der Lieferantentransformation von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu vollelektrischen Fahrzeugen sowie mit einer nachhaltigen Reduzierung der CO_2-Emissionen entlang der gesamten Lieferkette. Um unserem Unternehmen eine führende Kostenposition zu verschaffen, bündeln wir weltweite Bedarfe aus den Märkten Europa, Nord- und Südamerika und Asien-Pazifik in ganzheitlichen Konzernvergaben. Zur Reduzierung wirtschaftlicher und geopolitischer Risiken achten wir auf diversifizierte Lieferketten in Verbindung mit einer Zwei-Lieferantenstrategie sowie der Lokalisierung des Zuliefererportfolios für alle Kernkomponenten unserer vollelektrischen Fahrzeugflotte.

Digitalisierung der Versorgung

Wir arbeiten daran, eine komplett digitalisierte Lieferkette umzusetzen. Sie soll uns dabei unterstützen, die Versorgung abzusichern und konzernweit Synergien zu heben. Dafür schaffen wir eine gemeinsame Datenbasis und nutzen innovative Technologien, die eine effiziente, vernetzte Zusammenarbeit in Echtzeit ermöglichen – im Konzern wie auch mit unseren Partnern. Im Bereich Beschaffung sollen Transaktionen mit unseren Lieferanten zukünftig standardisiert und – wo möglich – automatisiert werden, um nicht nur Transaktionskosten zu reduzieren, sondern auch Geschäftsprozesse zu beschleunigen. Hierbei ist auch die Einbindung von Catena-X, dem Datennetzwerk der Automobilindustrie, ein wichtiger Baustein. Mögliche Versorgungsrisiken sollen frühzeitiger

identifiziert und entsprechende Maßnahmen und Alternativen gemeinsam schneller abgeleitet werden können. Die Umsetzung der Digitalisierungsstrategie der Beschaffung verfolgen wir, um die Schwächen der IT-Systemlandschaft innerhalb der Beschaffung zu beheben und auch die Effektivität, Effizienz und Zukunftsfähigkeit der Organisation zu steigern. Die ersten Systeme beziehungsweise Module, wie beispielsweise ein cloudbasiertes Modul zur Automatisierung von Beschaffungsaktivitäten in der Fahrzeugprojektphase und ein anerkanntes Online-Verhandlungs-Tool, wurden bereits implementiert und in die bestehende Systemlandschaft integriert.

Struktur der wichtigsten Einkaufsmärkte

Die Beschaffung des Volkswagen Konzerns steht in der Verantwortung, kosteneffiziente, resiliente und nachhaltige Lieferketten sicherzustellen. Die Beschaffung ist global organisiert und in den wichtigsten Einkaufsmärkten präsent. Neben lokalen Gremien- und Entscheidungsstrukturen werden die Marken und Regionen aus den Bereichen der Konzern Beschaffung geführt. Dies hilft uns einerseits bei der gemeinsamen Umsetzung von Kostenpotenzialen und andererseits bei der Beherrschung von Risiken. Durch die organisierte Vernetzung der Beschaffungsorganisation in den Marken wollen wir in der Lage sein, konzernweite Synergien zu heben und Produktionsmaterial, Sachinvestitionen und Dienstleistungen weltweit in der geforderten Qualität und zu bestmöglichen Konditionen einzukaufen. Zusätzlich zu den Beschaffungseinheiten der Marken betreibt die Beschaffung Regionalbüros in strategischen Einkaufsmärkten. Im Beschaffungsverbund werden dort stetig neue und lokale Lieferanten ermittelt und qualifiziert.

Supply Chain Management der Beschaffung

Innerhalb des Supply Chain Managements der Beschaffung fokussieren wir uns darauf, die Versorgung in Anlaufphasen und im Seriengeschäft abzusichern. Dies umfasst die Begleitung der Industrialisierung bei unseren Lieferanten, die Serienüberwachung sowie das Management von Versorgungskrisen, die zum Beispiel aufgrund von geopolitischen Krisen, wie dem Russland-Ukraine-Konflikt oder durch Naturereignisse wie dem Hochwasser in Slowenien auftreten können. Mit der Einführung des strategischen Halbleiter-Einkaufs richtet sich der Volkswagen Konzern zukünftig bei der Beschaffung dieser elektronischen Komponenten neu aus. Somit will die Beschaffung bei strategisch wichtigen Halbleiterumfängen die direkte Verhandlungsverantwortung übernehmen, um die Versorgung langfristig sicherzustellen und die Wettwerbsfähigkeit sichern zu können.

Bereits in der frühen Phase neuer Projekte führen wir Audits durch, um die Versorgung durch unsere Lieferanten abzusichern. Des Weiteren erfolgt eine Begleitung der Kaufteile entlang der einzelnen Projektmeilensteine bis zum Produktionsstart. Dabei fordern insbesondere komplexe Bauteile immer wieder eine Vor-Ort-Begleitung durch unser Lieferantenmanagement. Abschließend erfolgt eine Abnahme der Produktionskapazitäten, um den Serienanlauf der Fahrzeuge in unseren Werken zeitgerecht zu ermöglichen.

Darüber hinaus erfolgen regelmäßige Überprüfungen im laufenden Serienbetrieb, beispielsweise bezüglich eines fortlaufenden Bedarfs- und Kapazitätsabgleichs oder möglicher Kapazitätsanpassungen bei den Lieferanten. Hierdurch wird auch die Kapazität der Lieferanten bei der Verwendung von bestehenden Bauteilen in Neuprojekten abgesichert.

Komplexen Herausforderungen entlang der Lieferkette können wir durch unsere etablierte Krisenmanagementstruktur und das weltweite Lieferantennetzwerk entgegenwirken und damit auf eine Vielzahl von Standorten und Technologien zurückgreifen. Durch die bereichsübergreifende Arbeit zwischen Beschaffung, Qualitätssicherung, Entwicklung, Produktion und Logistik konnten drohende Verluste durch Versorgungsrisiken weitgehend vermieden sowie in reaktiven Fällen die Produktionsfähigkeit aufrechterhalten werden. Dennoch führte die angespannte Versorgungssituation der globalen Lieferketten zu einer eingeschränkten Fahrzeugverfügbarkeit für die Kunden, wenn auch in geringerem Umfang als im Vorjahr.

Nachhaltigkeit in den Lieferantenbeziehungen

Grundlage erfolgreicher Geschäftsbeziehungen mit unseren Geschäftspartnern bilden die Achtung der Menschenrechte sowie die Einhaltung von Arbeits- und Gesundheitsschutzstandards, ein aktiver Umweltschutz und die Korruptionsbekämpfung. Diese Nachhaltigkeitsstandards sind in den vertraglich verbindlichen „Anforderungen des Volkswagen Konzerns zur Nachhaltigkeit in den Beziehungen zu Geschäftspartnern (Code of Conduct

für Geschäftspartner)“ definiert, die 2023 aktualisiert wurden. Dort ist auch die Erwartung formuliert, dass die Geschäftspartner die dort formulierten Anforderungen entlang der Lieferkette weitergeben. Das Einhalten der Anforderungen wird von uns mithilfe eines Sustainability-Ratings (S-Rating) bei relevanten Gesellschaften und Lieferanten überprüft und ist seit 2019 ausdrücklich vergaberelevant. Die Relevanz eines Geschäftspartners für dieses Rating ergibt sich unter anderem durch die Unternehmensgröße oder die Risikoexposition, die aus der Art der Dienstleistung abgeleitet wird.

In unserem Sustainability-Rating ermitteln wir die Nachhaltigkeitsperformance der Lieferanten mithilfe von Selbstauskünften und risikobasiert mit Audits. Im Berichtsjahr lagen uns 10.912 S-Ratings für Lieferanten vor. Der Umsatzanteil der Lieferanten mit positivem S-Rating entspricht einem Anteil von 79 % des Gesamtbeschaffungsvolumens. Sowohl die Validierung des Fragebogens als auch die Durchführung der Audits erfolgt durch ausgewählte Dienstleister. Erfüllt ein Lieferant unsere Anforderungen zur Einhaltung von Nachhaltigkeitsstandards nicht, wird in der Regel kein Auftrag vergeben. Die Verknüpfung von Vergabeentscheidungen an Nachhaltigkeitskriterien ist einer der stärksten Hebel, um diese durchzusetzen. Auf bestehende Nachhaltigkeitsrisiken und -verstöße, auch in der vorgelagerten Lieferkette, reagieren wir mit der systematischen Definition und Umsetzung von Maßnahmen, um diese zu minimieren oder abzustellen. Um eine kontinuierliche Lieferantenentwicklung zu ermöglichen, führen wir mit unseren Lieferanten themenspezifische Nachhaltigkeitstrainings und –workshops an ausgewählten Standorten oder online durch und bieten web-based Trainings an. Im Berichtsjahr wurden über 7.700 Lieferanten entsprechend geschult.

Im Bereich Dekarbonisierung verfolgt der Volkswagen Konzern das Ziel, kontinuierlich über den gesamten Lebenszyklus eines Fahrzeugs Treibhausgasemissionen zu reduzieren oder zu vermeiden. Der Wandel des Konzerns zum Anbieter nachhaltiger Mobilitätslösungen, insbesondere der Trend hin zur Elektromobilität, verschiebt den Handlungsbedarf von der Nutzungsphase in die Lieferkette und Herstellung von Fahrzeugteilen und Fahrzeugen sowie ihre Entsorgung im Anschluss an die Nutzungsphase. Wir sind uns unserer gesellschaftlichen Verantwortung bewusst und bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen. Im Modularen E-Antriebs-Baukasten (MEB) haben wir die Nutzung von unter anderem regenerativer Energie bei Zellherstellern vertraglich verankert. Bei neuen Fahrzeugprojekten werden die CO_2-Emissionen in Zukunft zu einem technischen Merkmal für relevante Bauteile für den Volkswagen Konzern. Unsere Lieferanten erhalten demnach verbindliche CO_2-Ziele, deren Einhaltung zu jeder Zeit nachweisbar sein muss. Ein Beispiel betrifft die neue Mechatronik-Plattform Scalable Systems Platform (SSP), bei der die Batterien mit einem CO_2-Grenzwert versehen sind. Um diese Werte erreichen zu können, müssen die Lieferanten Maßnahmen in ihren eigenen Produktionsprozessen und Vorlieferketten umsetzen, beispielsweise den Einsatz von regenerativ erzeugtem Strom. Mit Maßnahmen wie diesen soll der CO_2-Fußabdruck vieler Elektrofahrzeugmodelle gesenkt werden. Bei den ID.-Modellen setzt die Marke Volkswagen Pkw weitere nachhaltige Bauteile ein, darunter Batteriegehäuse und Felgen aus CO_2-reduziertem Aluminium. So soll die CO_2-Bilanz der ID.-Familie bis 2025 um rund zwei Tonnen je Fahrzeug verbessert werden.

Im Rahmen unseres nachhaltigen Lieferantenmanagements engagieren wir uns auch für den Schutz derjenigen Gruppen, die entlang unserer Lieferkette einem hohen Risiko potenzieller Menschenrechtsverletzungen ausgesetzt sein können. Um in diesem Zusammenhang mehr Wirkung zu erzielen, haben wir im Jahr 2022 das Human-Rights-Focus-System (HRFS) eingeführt. Mit dem HRFS wollen wir Themen identifizieren und bearbeiten, die mit menschenrechtlichen und umweltbezogenen Risiken einhergehen können und einer tiefergehenden Analyse bedürfen. Ziel ist es, auf diese Weise geeignete Präventions- und Abhilfemaßnahmen zu implementieren, die die vielfältigen und oft strukturellen Ursachen von Menschenrechtsverletzungen berücksichtigen können. Um den teilweise umfangreichen Risiken in den vorgelagerten Rohstofflieferketten zu begegnen, setzten wir 2023 unsere Aktivitäten im Rahmen des Raw-Materials-Due-Diligence-Management-Systems weiter um. Das Management-System umfasst derzeit 18 Hochrisikorohstoffe, zu denen risikobasiert spezifische Maßnahmen zur Identifikation, Bewertung und insbesondere Minderung von Nachhaltigkeitsrisiken eingesetzt werden. Für unsere Batterielieferanten sind Transparenzanforderungen eine wesentliche Grundlage des verantwortungsvollen Rohstoffbezugs. Im Zuge dieser vertraglichen Anforderungen für Neuvergaben verlangen wir zum Beispiel die Offenlegung der gesamten vorgelagerten Lieferkette von unseren Batterielieferanten.

Weiterführende Informationen zum Thema Menschenrechte finden Sie im Konzern-Nachhaltigkeitsbericht 2023 im Kapitel Lieferkette und Menschenrechte.

TECHNIK

Der Geschäftsbereich „Technik“ des Vorstands gliedert sich in vier Säulen, die sogenannten Tech Stacks. Sie umfassen alle Aktivitäten rund um die Entwicklung, Herstellung und Beschaffung von Batteriezellen und -systemen im Rahmen der Tech-Initiative „Cell and Battery Strategy“, alle konzernweiten Themen der Tech-Initiative „Charging and Energy Services“ rund um den Bereich Laden und Energie, die Aktivitäten der Volkswagen Group Components sowie die Vermarktung der Volkswagen Plattformen und Komponenten an Dritte (Platform Business).

Die markenübergreifende Steuerung aller Technikaktivitäten und die konzernweit abgestimmte Wertschöpfungsstrategie zielen auf die Verbesserung der Zukunfts- und Wettbewerbsfähigkeit des Konzerns ab. Sowohl bei traditionellen Technologien als auch bei Zukunftsthemen sollen Synergien realisiert werden, um den Übergang zur Elektromobilität voranzutreiben.

Der Volkswagen Konzern hat in der Technologie-Roadmap seine Ziele für die Bereiche „Battery, Charging & Energy“ bis 2030 festgeschrieben. Mit der Batterie-Roadmap wollen wir Komplexität und Kosten dieser Schlüsseltechnologie signifikant senken, um das Elektrofahrzeug für möglichst viele Menschen attraktiv und bezahlbar zu machen.

Batterie

Die Säule der Batterieaktivitäten teilt sich mit dem Center of Excellence und der PowerCo in zwei Bereiche. Das Center of Excellence verantwortet unter anderem das konzernweite Produktmanagement, die Beschaffung und Qualitätssicherung für die Batteriezelle und das Batteriesystem sowie das Closed-Loop-Recycling. Die PowerCo soll zukünftig ein bedeutender Zelllieferant für den Konzern sein.

Volkswagen hat 2022 mit der PowerCo SE ein eigenes Unternehmen gegründet, das die weltweiten Aktivitäten zur Zellproduktion des Konzerns bündelt. Vom neuen europäischen Battery Hub in Salzgitter aus steuert das Unternehmen den Aufbau des internationalen Fabrikbetriebs, die Weiterentwicklung der Zelltechnologie, die vertikale Integration der Wertschöpfungskette sowie die Ausstattung der Fabriken mit Maschinen und Anlagen. Die PowerCo setzt auf zwei Schlüsselkonzepte, mit denen sie künftige Industriestandards setzen will: Die Einheitszelle ermöglicht einen flexiblen Einsatz verschiedenster Zellchemien und soll perspektivisch in bis zu 80 % aller Konzernmodelle zum Einsatz kommen. Das zweite Schlüsselkonzept ist die Standardfabrik, die mit einheitlichen Gebäuden, Ausrüstung, IT und Infrastruktur den schnellen Roll-out der Eigenfertigung gewährleisten soll und somit an künftige Innovationen schnell und flexibel angepasst werden kann.

Die konzernweit erste eigene Zellfabrik nach diesem Muster entsteht in Salzgitter und soll 2025 den Betrieb aufnehmen. Im Jahr 2023 wurden die ersten Maschinen für die Zellfertigung angeliefert und aufgebaut. Neben Salzgitter entsteht eine zweite Zellfabrik in Valencia/Spanien. Im Jahr 2023 hat die PowerCo zudem den Aufbau einer weiteren Zellfabrik in St. Thomas/Kanada, beschlossen. Jede Fabrik soll mit regenerativ erzeugtem Strom betrieben und auf künftiges Closed-Loop-Recycling ausgelegt werden.

Die vertikale Integration der Wertschöpfung ist ein wesentlicher Bestandteil der Batteriestrategie. Im Zuge des Aufbaus einer eigenen Zellfertigung übernimmt Volkswagen schrittweise Verantwortung für weitere Wertschöpfungsstufen, um so die Verfügbarkeiten, Kosten und Nachhaltigkeit wesentlicher Rohstoffe und Materialien besser beeinflussen zu können. Die Absicherung der Rohstoffe erfolgt über eine dreiteilige Strategie: langfristige Lieferverträge, Investitionen mit Partnern sowie die Beschaffung am Rohstoff-Spotmarkt, abgesichert durch den Einsatz finanzieller Sicherungsinstrumente (Financial Hedging).

Kathodenmaterial spielt als treibender Kostenfaktor und Leistungsträger der Batterie eine zentrale Rolle für die Transformation zur Elektromobilität. Die PowerCo hat mit dem belgischen Materialtechnologie-Konzern Umicore das Gemeinschaftsunternehmen IONWAY gegründet, das die europäischen Zellfabriken ab 2025 mit Kathoden- und Vormaterial versorgen soll. Bis Ende des Jahrzehnts wollen die Partner Materialien für 160 GWh Zellkapazität pro Jahr produzieren. Die geplante Kathodenfabrik soll in Nysa/Polen, entstehen.

Laden und Energie

Der Bereich Laden und Energie nimmt seit 2021 eine Schlüsselrolle in der Elektromobilitätsstrategie des Volkswagen Konzerns ein, mit dem Ziel, ein führender Anbieter eines intelligenten Lade- und Energie-Ökosystems zu werden.

Im Rahmen der strategischen Ausrichtung setzt der Konzern dabei auf zwei wesentliche Schwerpunkte: Zum einen wird der Absatz von elektrifizierten Fahrzeugen durch den Aufbau eines weltweiten Schnellladenetzes unterstützt. In Europa beteiligen sich der Konzern und seine Marken unter anderem am paneuropäischen Joint Venture IONITY und am Joint Venture Ewiva in Italien sowie an weiteren Partnerschaften. Bis 2025 soll so die Anzahl öffentlicher Schnellladepunkte in Europa auf 18.000 gesteigert werden. Gleichzeitig sollen sowohl das nordamerikanische Ladenetz Electrify America – bereits heute eines der größten offenen Ladenetzwerke in den USA – auf 8.000 Schnellladepunkte gesteigert als auch in China mit CAMS die Schnellladepunkte auf 17.000 erweitert werden. Zum anderen werden neue Geschäftsmodelle rund um intelligente Lade- und Energielösungen erschlossen. Der Konzern agiert mit seiner Lade- und Energiemarke Elli in Europa als einer der größten Lade-Abo-Anbieter und bietet mit seinem Ladenetz europaweiten Zugang zu mehr als 600.000 Ladepunkten mit rund 35.000 Schnellladepunkten in 27 Ländern. Zudem umfasst die Produktpalette von Elli die gesamte Bandbreite der Ladelösungen für Privatkunden und Unternehmen – von der eigenen Wallbox über die flexible Schnellladesäule Flexpole bis hin zu smarten Ladelösungen. Im Rahmen eines Pilotprojekts zur intelligenten Steuerung stationärer Batterien ist Elli im Jahr 2023 zudem in den Stromhandel eingestiegen. Volkswagen ist damit der erste Automobilkonzern, der an der Strombörse EPEX Spot handelt.

Volkswagen Group Components

Die unternehmerisch eigenständige Geschäftseinheit Volkswagen Group Components unter dem Dach der Volkswagen AG bildet die dritte Säule des Geschäftsbereichs „Technik“ des Vorstands. Weltweit sind rund 70.000 Mitarbeiter in über 60 Werken an 45 Standorten tätig, deren Expertise in der Entwicklung und Fertigung von Fahrzeugkomponenten liegt.

Das Produktportfolio umfasst dabei im Schwerpunkt Tech-Komponenten wie das Fahrwerk, Achssysteme, Lenkungen, Getriebe, elektrische Antriebe, Thermomanagementsysteme im elektrischen Antriebsstrang sowie Batteriesysteme.

Mit Einstieg in die Elektromobilität wurde durch enge Verzahnung von Produktmanagement und Entwicklung konsequent an der Optimierung des elektrischen Antriebsstrangs gearbeitet. Im Jahr 2023 debütierte der neue, hoch effiziente E-Antrieb APP550, der sich durch eine höhere Performance bei gleichzeitig verbesserter Effizienz auszeichnet. Das neue Aggregat wurde von Volkswagen Group Components zusammen mit der Technischen Entwicklung von Volkswagen Pkw entwickelt und kommt erstmals im Volkswagen ID.7 zum Einsatz. Die Fertigung erfolgt am Volkswagen Standort in Kassel.

Platform Business

In der vierten Säule des Geschäftsbereichs „Technik“ des Vorstands wird mit dem Platform Business (Drittmarktgeschäft) die konzernweite Verantwortung für den externen Vertrieb von Plattformen und Komponenten gebündelt. In dieser Organisationseinheit werden die erfolgreiche Anbahnung und Akquise (inklusive Vertragsgestaltung) sowie Betreuung von Kundenprojekten einschließlich der dazugehörigen Auftragsabwicklung (Logistik, Abrechnung) verantwortet. Im Rahmen des Kooperationsprojekts mit Ford wurden die notwendigen markenübergreifenden Strukturen und Prozesse innerhalb der Volkswagen Organisation geschaffen, um künftig auch weitere externe Kunden effizient zu bedienen. Ford will bis zum Ende des Jahrzehnts rund 1,2 Mio. Fahrzeuge auf MEB-Basis für den europäischen Markt produzieren. Im Jahr 2023 hat der Autobauer mit dem Ford Explorer das erste Modell auf MEB-Basis vorgestellt. Auch mit dem indischen Autohersteller Mahindra sondiert Volkswagen weiterhin ein Lieferabkommen für MEB-Komponenten wie Elektromotor und Batteriezelle.

PRODUKTION

Unser internationales, markenübergreifendes Produktionsnetzwerk deckt sämtliche Prozessschritte vom Lieferanten zur Fabrik und zur Montagelinie sowie von der Fabrik zum Handel und zum Kunden ab. Voraussetzung für unsere Wettbewerbsfähigkeit ist dessen dauerhafte Effizienz. Um den Herausforderungen der Zukunft begegnen zu können, setzen wir auf ganzheitliche Optimierungen, zukunftsgerichtete Innovationen, robuste Lieferströme und Strukturen sowie Flexibilität im Produktionsnetzwerk. Im Geschäftsjahr 2023 lag die weltweite Fahrzeugfertigung des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Joint Ventures mit 9,31 Mio. Fahrzeugen um 6,8 % über dem Vorjahreswert. Die Produktivität nahm im Vergleich zum Vorjahr inklusive der chinesischen Joint Ventures um 2,5 % zu.

Sowohl der Teilemangel als auch die Unterbrechungen von Lieferketten, zuletzt ausgelöst durch das Hochwasser in Slowenien, hatten 2023 Produktionseinschränkungen im Volkswagen Konzern zur Folge. Zum Ende des Berichtsjahres entspannte sich die Versorgungs- und Produktionssituation.

Produktionsstrategie one.PRODUCTION

Die Produktion unterstützt die Konzernstrategie NEW AUTO mit ihrer Funktionalbereichsstrategie one.PRODUCTION. Wir schärfen den Fokus bei der Transformation unserer Produktion und Logistik und verfolgen dabei die Zielsetzung, den Aufwand zu minimieren, die Prozesse zu verschlanken und das Team zu stärken.

Übergreifendes Ziel ist es, die Produktivität und die Profitabilität zu steigern. Das ermöglicht uns, Produkte mit hoher Qualität und hohem Kundennutzen zu wettbewerbsfähigen Kosten in unseren Standorten zu fertigen. Durch die markenübergreifende inhaltliche Ausrichtung unserer Aktivitäten wollen wir die Kräfte und Potenziale unserer weltweiten Fertigung und Logistik markenübergreifend bündeln und somit Synergien erschließen.

Unser Strategieprozess basiert auf einer Szenarienmethodik. Damit einhergehend wird die strategische Ausrichtung der Produktion revolvierend auf Aktualität überprüft und bildet den inhaltlichen Rahmen für die Fokus-Themen des jeweiligen Jahres. Sie reichen von Themen rund um den Menschen, beispielsweise in Form von Kompetenzprognosen, über effiziente und resiliente Prozesse, die Absicherung des Erreichens von Kostenzielen bis hin zu Digitalisierung und Umwelt sowie dem Produktions- und Logistiknetzwerk.

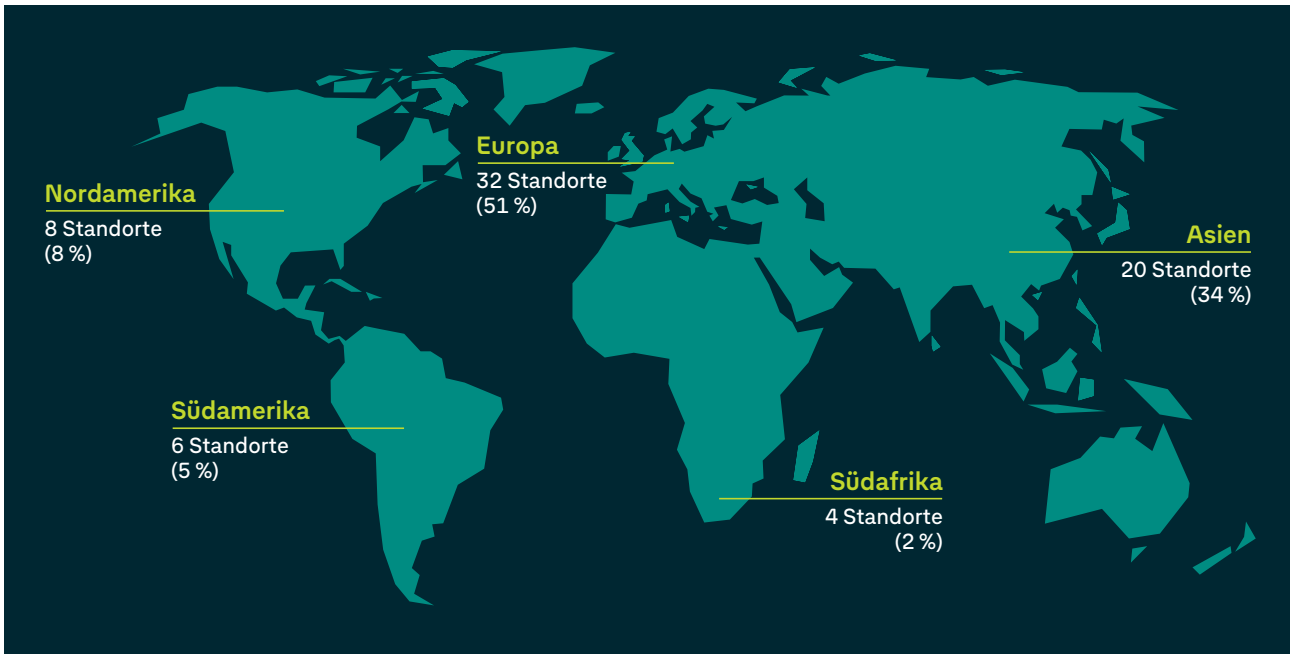
Globales Produktionsnetzwerk

Das Produktionsnetzwerk des Konzerns erstreckt sich über 115 Produktionsstandorte einschließlich unserer chinesischen Joint Ventures. 70 Standorte davon sind fahrzeugproduzierende Werke. Eine Standardisierung der Produktion mit einheitlichen Produktkonzepten, Anlagen, Betriebsmitteln und Fertigungsprozessen innerhalb einer Produktfamilie ist ein wesentlicher Faktor unserer zukunftsorientierten Fertigung. Wir entwickeln unsere Produktionskonzepte stetig weiter, richten sie auf neue Technologien aus und wollen dabei ambitionierte Ziele in den einzelnen Projekten realisieren. Dem Volkswagen Konzern ist 2023 in einem herausfordernden Umfeld der Anlauf von 44 Fahrzeugprojekten gelungen, davon waren 16 neue Produkte beziehungsweise Produktnachfolger sowie 28 Produktaufwertungen oder Derivate.

Die flexiblen Produktionskapazitäten auf Basis unserer Plattformen bieten die Möglichkeit, auf sich verändernde Marktanforderungen zu reagieren, das Produktionsnetzwerk bedarfsgerecht auszulasten sowie markenübergreifend Synergien durch Mehrmarkenstandorte zu realisieren. Von den 45 fahrzeugbauenden Produktionsstandorten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge sind bereits fast die Hälfte Mehrmarkenstandorte. Musterbeispiele im Konzern sind hierfür die Standorte Bratislava und Zwickau. In Bratislava werden Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Škoda, Audi und Porsche auf gemeinsamen Plattformen des Modularen Längsbaukastens (MLB) und des Modularen Querbaukasten (MQB) gefertigt. In Zwickau fertigen wir derzeit Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Audi und CUPRA auf gemeinsamen Plattformen des Modularen E-Antriebs-Baukastens (MEB).

FAHRZEUGPRODUKTIONSSTANDORTE DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Anteil an der Gesamtproduktion 2023 in Prozent



Der Volkswagen Konzern verfolgt mit der Konzernstrategie NEW AUTO das Ziel, ein weltweit führender Anbieter nachhaltiger Mobilität zu werden. Dabei stehen innovative, effiziente, nachhaltige und kundenorientierte sowie auf profitables Wachstum fokussierte Mobilitätslösungen im Vordergrund. Eine Grundlage hierfür war die Einführung des MEB. Mit ihm ergänzen wir unser Angebotsportfolio um weitere batterieelektrische Fahrzeuge. Seit 2019 werden in Zwickau – dem ersten vollelektrifizierten Standort des Volkswagen Konzerns – batterieelektrische Fahrzeuge wie beispielsweise der ID.3 der Marke Volkswagen Pkw auf Basis des MEB gefertigt. Ab dem Jahr 2021 wurde das Portfolio der MEB-Plattform in Zwickau durch den CUPRA Born, den Audi Q4 e-tron und den ID.5 von Volkswagen Pkw erweitert. Seit 2023 wird der Volkswagen ID.7 auch auf der MEB-Plattform in Emden gefertigt. Des Weiteren kommt für Premium- und Sportmarken die rein elektrische Plattform Premium Plattform Elektrik (PPE) zum Einsatz, um markenübergreifende Synergien in der Fertigung zu heben. Damit wurden zum Jahresende 2023 im weltweiten Produktionsnetzwerk an 18 Standorten Elektrofahrzeuge produziert.

Neue Technologien und Digitalisierung

Im Rahmen der one.PRODUCTION Strategie hat die Konzern Produktion mit dem Ansatz des „Operating System 2030+“ ein markenübergreifendes Zielbild für die Fabrik der Zukunft entwickelt. Die Digitalisierung in Richtung autonomer Fabrik ist als wichtige Dimension und Grundvoraussetzung verankert. Die digitale Transformation ist damit prägend für die zukünftige Weiterentwicklung unserer Prozesslandschaft sowie des Datenökosystems. Der damit einhergehende Umbau beinhaltet die Umstellung auf eine wertstrom- und produktorientierte Softwareentwicklung innerhalb des Konzerns, was Fokus und Geschwindigkeit bei der Umsetzung von Lösungen stärkt. Insgesamt stehen bereits mehr als 69 neue Applikationen für den Einsatz in den Produktions- und Logistikprozessen zur Verfügung. Beispiele erstrecken sich von virtuellen Trainings für neue Fahrzeuganläufe, Identifizierung und Umsetzung von Energieeinsparpotenzialen bis zum Einsatz von künstlicher Intelligenz in der Disposition bei der Teileversorgung. Die Applikationen werden über die gemeinsam mit dem strategischen Partner Amazon Web Services (AWS) entwickelte Digitale Produktionsplattform (DPP) in mittlerweile über 40 Werken ausgerollt.

Im Jahr 2023 hat Volkswagen das eigene Engagement für Catena-X, den ersten offenen und kollaborativen Datenraum für die Automobilindustrie, weitergeführt. Mit Catena-X gestaltet Volkswagen gemeinsam mit anderen Herstellern und Zulieferern weltweit die Zukunft der automobilen Lieferkette. Ziel ist es, ein globales Daten-

Ökosystem für die Automobilindustrie mit gemeinsamen Werten in Bezug auf Kollaboration, Datensouveränität, Vertrauen und Kooperation aufzubauen. Materialrückverfolgbarkeit, übergreifendes Bedarfs- und Kapazitätsmanagement sowie umfängliche Engpasssteuerung sind Beispiele dafür, wie die Leistungsfähigkeit unserer Werke gesteigert und auch zukünftige Anforderungen der Lieferkette erfüllt werden sollen. Erste Anwendungen im Bereich Partnerdatenmanagement in der Lieferkette sind 2023 eingesetzt worden. Weitere Lösungsansätze für beispielsweise Qualitätskreisläufe und Materialengpasssteuerung sollen 2024 folgen.

Im Volkswagen Konzern werden digitale und innovative Technologien systematisch validiert und deren Einsatz für die Produktion und Logistik pilotiert sowie ausgerollt. Dadurch sollen sich Kostenpotenziale in der Wertschöpfungskette, flexiblere Umsetzungsmöglichkeiten und Qualitätsverbesserungen realisieren lassen. Die digitale Transformation in der Produktion und der Logistik hat das Ziel, die gesamte Prozesskette zu vereinfachen, neue Technologien bestmöglich einzusetzen und autonome Abläufe zu etablieren. Innovationsfelder lagen 2023 unter anderem im Bereich Computer Vision, Augmented Reality, Process Mining, AI Robotics sowie die sogenannte „Generative Künstliche Intelligenz“ (GenKI). Auf Basis der von Volkswagen selbst entwickelten Computer-Vision-Plattform wird beispielsweise künstliche Intelligenz unter anderem für komplexe Bildprüfungen in der laufenden Produktion genutzt und markenübergreifend kontinuierlich an weitere Standorte übertragen. Darüber hinaus werden die Einsatzmöglichkeiten von GenKI fachbereichs- und markenübergreifend bewertet und getestet.

Zero Impact Factory

Mit der Funktionalbereichsstrategie one.PRODUCTION planen wir die Produktion von morgen. Ressourceneinsatz und Emissionen der Standorte des Volkswagen Konzerns erfordern dabei besondere Aufmerksamkeit. Im Programm „Zero Impact Factory“ entwickeln wir konkrete Schritte hin zu einer nachhaltigeren Produktion. Die Vision dahinter ist eine Fabrik ohne negative Auswirkungen auf die Umwelt. Seit 2022 wenden die Marken die dafür entwickelten Messmethoden und Steuerungsinstrumente an. Diese ermöglichen uns das Erfassen und Reduzieren der quantitativen Umweltauswirkungen unserer Produktionsstandorte insbesondere in den Handlungsfeldern Klimaschutz und Energie, Emissionen, Wasser und Abfall. Zusätzlich im Fokus stehen auch qualitative Aspekte wie das Erscheinungsbild unserer Fabriken, unser Engagement für die Biodiversität, der Schutz von Böden, ein funktionierendes Umwelt-Compliance-Management, die Verbesserung unserer Ressourceneffizienz sowie ein umweltfreundliches Mobilitätsmanagement für Mitarbeiter- und Gütertransport. Im Jahr 2023 wurde ein weiterer wichtiger Meilenstein erreicht: Im Rahmen einer internen Erprobungsphase werden an allen Standorten zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen nun 22 quantitative Umweltindikatoren – zum Beispiel CO_2-Emissionen, Lösemittelemissionen, Frischwasserbedarf, Abwasserfrachten und verschiedene Abfallarten – gemessen und entsprechend ihrer Umweltrelevanz in sogenannte Impact Points umgerechnet. Dadurch können die Umweltwirkungen untereinander verglichen und Reduktionsmaßnahmen gezielt dort angewendet werden, wo sie die größte positive Wirkung für die Umwelt haben. 143 weitere Umweltkriterien überprüfen wir mit der sogenannten Site Checklist kontinuierlich im Hinblick auf ihren Umsetzungsstatus. Beispiele hierfür sind Projekte und Maßnahmen zum Erhalt der Biodiversität, zur Etablierung einer umweltfreundlichen Mitarbeitermobilität oder zur Förderung der Kreislaufwirtschaft.

Die „Zero Impact Factory”-Methodik soll ab 2025 das bisherige KPI-System der Umwelt Entlastung Produktion (UEP) ablösen. Damit erfolgt ein Wechsel von der Steuerung nach rein performanceorientierten und fahrzeugspezifischen Kennzahlen hin zu einer Reduzierung der absoluten Umweltauswirkungen unserer Produktion. Unser Ziel: Bis 2050 streben wir einen „Zero Impact”-Status für alle Standorte zur Fertigung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen an.

Um unter anderem derartige Programme zu unterstützen, wurde seit Mitte 2019 in allen Produktionsstandorten weltweit ein eigens entwickeltes Managementsystem eingeführt, das die wesentlichen Themen aus dem Bereich Compliance mit denen des Umweltmanagements verknüpft. Dieses Umwelt-Compliance-Managementsystem (UCMS) bildet die Grundlage für die Einhaltung aller externen und internen Vorschriften und Regeln in Bezug auf die Umwelt.

Die UCMS-Umsetzung bezog sich zunächst auf die großen Produktions- und Entwicklungsstandorte. Im zweiten Schritt wurde das Anwendungsgebiet des UCMS auch auf Konzerngesellschaften erweitert, deren

Geschäftstätigkeit ein geringeres Umweltrisiko mit sich bringt. Der Ausroll- und Beratungsprozess wurde im Berichtsjahr weiterhin aktiv unterstützt, begleitet und nachverfolgt.

Um Synergien zu heben, fördern wir weltweit die Vernetzung und den Austausch zwischen den Marken. Unsere Umweltexperten treffen sich regelmäßig in Arbeitsgruppen. Außerdem schulen wir Mitarbeiter und Führungskräfte gezielt zum Thema Umweltschutz.

In einem IT-gestützten System erfassen und katalogisieren wir Maßnahmen, die wir für einen konzernweiten Best-Practice-Austausch zur Verfügung stellen. Im Berichtsjahr wurden rund 1.540 umgesetzte Maßnahmen im Bereich Umwelt und Energie über das System Maßnahmen@Web nachverfolgt und dokumentiert. Sie dienen der Verbesserung der Infrastruktur und der Produktionsprozesse von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen und fließen beispielsweise in den Dekarbonisierungsindex (DKI) ein. Diese Aktivitäten können einen positiven Einfluss auf die Umweltindikatoren des Konzerns haben sowie in ökonomischer Hinsicht sinnvoll sein.

Zero Impact Logistics

In der gemeinsamen Initiative „Zero Impact Logistics“ arbeiten die Logistikbereiche von Konzern und Marken daran, die Ziele des Umweltleitbildes goTOzero zu erreichen. Durch die kontinuierliche Optimierung des Transportnetzwerks und der Logistikprozesse können Transporte vermieden und Emissionen reduziert werden – unter anderem mit den Mitteln der Digitalisierung. Darüber hinaus wird der Einsatz neuer, emissionsarmer Technologien im Transport von Produktionsmaterialien und Fahrzeugen geprüft, pilotiert und forciert.

Die vom Volkswagen Konzern ergriffenen Maßnahmen für eine zukünftig bilanziell CO_2-neutrale Logistik umfassen beispielsweise auch die Verlagerung von Transporten von der Straße auf die Schiene und die nahezu vollständige CO_2-Vermeidung durch den Einsatz von Ökostrom im Schienenverkehr in Deutschland und weiteren Ländern in Zusammenarbeit mit Eisenbahnverkehrsunternehmen. Auch den Transport von Hochvoltbatterien für Elektrofahrzeuge gestaltet Volkswagen beispielsweise am Volkswagen Komponentenstandort Braunschweig umweltbewusst und effizient. Dort werden die Batterien vollautomatisch auf die Züge geladen und anschließend mittels Strom aus erneuerbaren Energien in das Volkswagen Werk Zwickau befördert.

Für den Fahrzeugtransport über den Nordatlantik nutzt die Konzernlogistik zwei mit schadstoffarmem Flüssigerdgas (LNG) betriebene Roll-on-Roll-off-Charterschiffe. Seit Ende 2023 nimmt sie auf dieser Route schrittweise vier weitere Autofrachter mit gleichem Antrieb in Betrieb und löst damit sukzessive konventionell betriebene Schiffe ab. Im Vergleich zu anderen mit LNG betriebenen Schiffsmotoren sind die Charterschiffe der Konzernlogistik klimaschonender, weil durch die Hochdrucktechnologie der Zwei-Takt-Motoren von MAN Energy Solutions nahezu kein Methan entweichen kann. Grundsätzlich ermöglichen die Dual-Fuel-Motoren zudem den zukünftigen Einsatz von nichtfossilen Treibstoffen wie Biogas (Bio-LNG), E-Gas (synthetisches Gas) auf Basis von erneuerbaren Energien oder Biofuel. Dadurch ließen sich die CO_2-Emissionen noch weiter reduzieren. Weitere CO_2-Reduktionspotenziale sieht die Konzernlogistik langfristig auch bei der Verwendung anderer alternativer Treibstoffe.

Auf europäischen Seerouten betreibt die Konzernlogistik dauerhaft zwei Charterschiffe mit Bio-Treibstoff, der gegenüber herkömmlichen, fossilen Treibstoffen weniger CO_2 verursacht. Den Rohstoff dafür bilden alte Speiseöle und Fette. Dabei handelt es sich um Abfälle und Reststoffe, beispielsweise aus Gastronomie und Lebensmittelindustrie, die nicht für die Weiterverarbeitung zu Nahrungs- oder Futtermitteln genutzt werden können.

MARKETING UND VERTRIEB

Wir verstehen uns als innovativer und nachhaltiger Mobilitätsanbieter für alle gewerblichen und privaten Kunden weltweit – mit einem Produktportfolio, das unsere erfolgreichen Marken und innovative Finanzdienstleistungen umfasst.

Gemeinsam mit ihren Vertriebspartnern und Importeuren haben sich unsere Pkw-Marken auf ein Vorgehen zur Integration neuartiger Produkte und Services in das Vertriebsnetz verständigt. Im Vordergrund steht dabei der sichere und rechtskonforme Umgang mit Kundendaten und die Art und Weise, wie diese bei digitalen Produkten und Services oder beim Fahrzeugkauf verarbeitet werden. In vielen Ländern wurden die gesetzlichen Anforderungen an den Umgang mit Kundendaten verschärft. Gleichzeitig kommen immer mehr Konzernfahrzeuge auf den Markt, die je nach Ausstattung und Verfügbarkeit mit dem Internet verbunden sind. Wir investieren verstärkt in Vertriebssysteme und -prozesse mit dem Ziel, das individuelle Kundenerlebnis in allen Vertriebskanälen weiter zu digitalisieren und zu verbessern. Die wirtschaftliche Kraft und Profitabilität des Volkswagen Konzerns basiert auf einem breiten Portfolio von starken Marken. Unser Ziel ist es, Markenprofile stetig zu schärfen und die jeweiligen Kundensegmente, die die Marken bedienen, möglichst trennscharf abzugrenzen beziehungsweise bei Bedarf gezielt zu ergänzen. So wollen wir eine hohe Marktabdeckung bei großer Effizienz und geringer Kannibalisierung der jeweiligen Marken erreichen. Dazu haben wir eine automobilspezifische Kundensegmentierung etabliert, um die Positionierung unserer Marken zu steuern und zu verbessern. Sie wird kontinuierlich im Strategie- und Produktprozess angewendet.

Im Rahmen unserer Strategie NEW AUTO haben wir den Markt China und die Region Nordamerika aufgrund ihrer hohen strategischen Bedeutung als größter Einzelmarkt beziehungsweise Region mit dem größten Wachstumspotenzial für den Volkswagen Konzern mit strategischen Basisinitiativen unterlegt. Aus der Konzernstrategie haben wir die neue Funktionalbereichsstrategie NEW SALES 2030 abgeleitet. Sie ist die Grundlage für die Transformation des Vertriebs hin zum Mobilitätsanbieter. NEW SALES 2030 soll uns befähigen, noch flexibler und zielgerichteter auf die Wünsche unserer Kunden zu reagieren und zusätzliche Ertragspotenziale, beispielsweise über digitale Geschäftsmodelle, zu heben.

Mit dem Abschluss der Europcar-Transaktion im Juli 2022 hat Volkswagen im Rahmen der Tech-Initiative „Volkswagen Group Mobility“ einen weiteren Meilenstein seiner Strategie NEW AUTO erreicht. Die erfolgreiche gemeinsame Übernahme mit zwei Konsortialpartnern ist ein wichtiger Erfolg für das Wachstum des Volkswagen Konzerns im Bereich der Vehicle-on-Demand (VoD)-Dienstleistungen. Europcar soll zum Eckpfeiler eines Produktportfolios werden, das den Mobilitätsbedarf der Kunden von der Fahrzeugnutzung für ein paar Stunden bis hin zum Abonnement für mehrere Monate abdeckt. Wir gehen davon aus, dass die meisten Menschen bis 2030 weiterhin individuelle Mobilität bevorzugen werden, aber ihr Hauptinteresse wird die Nutzung und weniger der Besitz von Fahrzeugen sein. Der Volkswagen Konzern möchte am voraussichtlich schnell wachsenden Markt für Mobilitätsdienstleistungen partizipieren.

Auch im Bereich Marketing und Vertrieb sind wir uns unserer Verantwortung für Klima und Umwelt bewusst. Neben dem breiten Angebot an vollelektrischen Fahrzeugen und Hybridmodellen haben wir das Projekt „goTOzero retail“ ins Leben gerufen, das sich auf die Dekarbonisierung und Steigerung der ESG-Leistung des gesamten Vertriebsnetzes focussiert und unsere Vertriebspartner bei der Umstellung hin zu einem klimaneutralen Geschäftsmodell unterstützen soll. Der CO_2-Fußabdruck des Vertriebsnetzes soll damit bis 2030 um mindestens 30 % gegenüber 2020 verringert werden. Um die richtigen Maßnahmen zu identifizieren und erfolgreich umzusetzen, stehen den Betrieben Handbücher, Schulungen und Marketingmaterialien zur Verfügung. Darüber hinaus wurde ein Zertifizierungsmodell für das gesamte Handelsnetz etabliert, welches sowohl regulatorischen Anforderungen als auch Kundenerwartungen Rechnung tragen soll.

Kundenzufriedenheit, Kundentreue und Kundeneroberung

Der Volkswagen Konzern richtet seine Vertriebsaktivitäten darauf aus, seine Kunden zu begeistern. Das hat für uns höchste Priorität, denn begeisterte Kunden sind unseren Marken treu und empfehlen unsere Produkte und Dienstleistungen weiter. Dafür messen wir die Kundenzufriedenheit entlang der Kundenkontaktpunkte mit unseren Marken und thematisieren sie in Vorstandsgremien. Neben der Zufriedenheit mit unseren Produkten und Services legen wir Wert auf eine emotionale Bindung unserer Kunden an unsere Marken. Dabei ist es uns wichtig,

Kunden zu halten und neue Kunden zu gewinnen. Um unseren Erfolg auf diesem Gebiet zu messen, erheben und analysieren wir für die Pkw-produzierenden Marken geeignete Kennzahlen: Die Loyalitätsrate stellt den Anteil der Kunden unserer Pkw-Marken dar, die erneut ein Konzernmodell gekauft haben. Die Marken Volkswagen Pkw und Porsche belegen in der Loyalität dank ihrer treuen Kunden im Wettbewerbsvergleich seit mehreren Jahren vordere Plätze in den europäischen Kernmärkten. Auch Audi und Škoda haben überdurchschnittlich loyale Kunden. Im Vergleich zu anderen Herstellergruppen belegt der Volkswagen Konzern in den europäischen Kernmärkten bezüglich der Loyalität weiterhin einen Spitzenrang. Mit der Eroberungsrate wird der Anteil der gewonnenen Pkw-Kunden in Bezug auf eine markenspezifische Auswahl an Wettbewerbern abgebildet. Die Marken Volkswagen Pkw und Audi zeigten 2023 eine verbesserte Eroberung, während Škoda und Porsche Werte auf Vorjahresniveau verzeichneten.

Auf den europäischen Kernmärkten haben sich 2023 das Markenimage und das Markenvertrauen der Marke Volkswagen Pkw über Gesamtmarktniveau stabilisiert. Audi und Porsche belegen im Imageranking weiterhin Spitzenplätze.

Elektromobilität und Digitalisierung im Konzern Vertrieb

Im Rahmen unserer Elektrifizierungsoffensive wollen wir bis 2030 unseren Kunden weltweit rund 50 rein batterieelektrische Fahrzeuge anbieten können. Diese Offensive wird ergänzt um kundenorientierte Angebote rund um das Fahrzeug, wie kundenspezifische Ladeinfrastrukturlösungen sowie mobile Online-Dienste. Damit entwickelt sich der Volkswagen Konzern vom Automobilhersteller zum Mobilitätsdienstleister – was an den Vertrieb neue Herausforderungen stellt.

Die Digitalisierung bietet dem Vertrieb Chancen, unter anderem eine verbesserte Kundenansprache. Grundlage für unser Handeln ist eine klar definierte Strategie, die umfangreiche Kooperationen zwischen den Marken und Märkten erfordert, um größtmögliche Synergien zu erzielen. Unser Ziel ist hier, für die Kunden unserer Marken ein ganz neues Produkterlebnis zu schaffen, das durch eine nahtlose Kommunikation besticht – vom ersten Kaufinteresse über die Inspektionen bis zum Verkauf des Fahrzeugs als Gebrauchtwagen. Damit erschließen wir uns neue Geschäftsmodelle rund um das vernetzte Fahrzeug, insbesondere bei Mobilitäts- und Servicedienstleistungen. Das Fahrzeug wird zum Bestandteil der digitalen Erlebniswelt des Kunden.

Auch unsere internen Prozesse und Strukturen richten wir an den Methoden und neuen Arbeitsformen von digitalen Innovationen aus. Das Ergebnis sind bereichsübergreifende Projektteams, neue Formen der Zusammenarbeit, eine intensivere Beziehung zur internationalen Start-up-Szene, eine konsolidierte Venture-Capital-Kompetenz – als eine Form der Förderung innovativer Ideen und Geschäftsmodelle – sowie neue schlanke Systeme und Cloud-basierte IT-Lösungen.

Auto-Abo

Die Volkswagen Financial Services AG hat im Jahr 2023 das Angebot an Mobilitätsdienstleistungen des Volkswagen Konzerns und seiner Marken erweitert. Insbesondere die Zusammenarbeit mit der Europcar Mobility Group (EMG) ist weiter fortgeschritten. Weltweit wird aktuell an der Umsetzung von zahlreichen gemeinsamen Projekten gearbeitet, von Mobilitätsangeboten für Flottenkunden bis zur Zusammenarbeit bei der Vermarktung von Gebrauchtfahrzeugen.

Die Mobilitätsplattform der Volkswagen Financial Services AG baut ihr Portfolio an Mobilitätsangeboten für die Marken des Konzerns kontinuierlich aus und bietet Lösungen mit Überlassungszeiten von Minuten bis hin zu Jahren an. Hervorzuheben ist der Ausbau von flexiblen Abo-Produkten, der 2023 wie geplant vorangeschritten ist. In Deutschland konnte das Portfolio um Angebote für die Marke Škoda erweitert werden. Im September 2023 erfolgte der Start für das „Volkswagen Abonnement“ der Marke Volkswagen Pkw in Frankreich; auch hier erfolgt die Abwicklung über die EMG.

Großkundengeschäft

Geschäftsbeziehungen mit Großkunden sind oft langfristige Partnerschaften. Diese sorgen unter volatilen Rahmenbedingungen für einen stabileren Fahrzeugabsatz gut ausgestatteter, renditestarker Fahrzeugmodelle als das Segment der Privatkunden.

Gerade in Deutschland und im europäischen Ausland hat der Volkswagen Konzern einen festen Stamm gewerblicher Großkunden. Unser umfangreiches Produktangebot ermöglicht uns, ihre individuellen Mobilitätsanforderungen aus einer Hand zu erfüllen.

In einem um 7,3 % gestiegenen Pkw-Gesamtmarkt in Deutschland lag der Anteil gewerblicher Großkunden an den Gesamtzulassungen im Berichtsjahr bei 21,4 (18,8) %. Der Anteil des Volkswagen Konzerns in diesem Kundensegment stieg auf 47,0 (43,5) %. Außerhalb Deutschlands verzeichneten wir bei den Zulassungen gewerblicher Großkunden in Europa einen Konzernanteil von 27,6 (25,7) %. Dies zeigt, dass das Vertrauen der Großkunden in den Konzern weiterhin auf einem hohen Niveau liegt. Die gute Marktposition im Flotten- und Großkundengeschäft in Europa konnten wir festigen.

After Sales und Service

Im After-Sales-Geschäft verstehen wir uns als Komplettanbieter für alle kundenrelevanten Produkte und Dienstleistungen. Gemeinsam mit unseren Partnern haben wir den Anspruch, die Mobiliät unserer Kunden und unserer Fahrzeuge ein Leben lang sicherzustellen. Dazu erweitern wir kontinuierlich unser Portfolio an maßgeschneiderten Angeboten und Dienstleistungen mit dem Ziel, die Kundenerfahrungen zu verbessern und die Zufriedenheit unserer Kunden zu steigern. Zusätzlich bieten die Partnerbetriebe ein umfangreiches Portfolio von Serviceleistungen für alle Fahrzeugklassen an.

Den Wandel der Mobilitätswelt und unsere konsequente Ausrichtung auf die Elektromobilität unterstützen wir im After-Sales-Bereich durch die Entwicklung neuer Services und innovativer Konzepte. Auf dem Weg der Transformation vom Fahrzeughersteller zu einem weltweit führenden Anbieter nachhaltiger Mobilität arbeitet unser Softwareunternehmen CARIAD daran, die neue Software-Architektur des Fahrzeugs zu entwickeln. Mit den daraus resultierenden Connectivity-Diensten können wir auch im After-Sales-Bereich Synergien mit den Marken des Volkswagen Konzerns generieren und neue Möglichkeiten zur Stärkung der Kundenloyalität nutzen.

Neben dem individuellen Service ist die fristgerechte Versorgung mit Originalteilen maßgeblich für die Zufriedenheit unserer Pkw-Kunden im After-Sales-Bereich. Die Originalteile unserer Pkw-Marken und die Kompetenz der Servicestationen stehen für Qualität, Sicherheit und Werterhalt der Kundenfahrzeuge. Mit unserem weltweiten After-Sales-Netzwerk mit über 130 eigenen Depots schaffen wir die Voraussetzungen dafür, dass nahezu alle Servicepartner rund um den Globus innerhalb von 24 Stunden beliefert werden können. Aufgrund von Störungen in den Lieferketten konnten wir im Berichtsjahr in Einzelfällen die Liefertreue bei Ersatzteilen nicht vollumfänglich gewährleisten.

Im Rahmen des Projekts Digital After Sales modernisieren wir die Abläufe und IT-Systeme im After-Sales-Bereich. Mit einem Ansatz, der sowohl die Händler als auch die Kunden mit ihren individuellen Bedürfnissen in den Mittelpunkt der Produkt- und Serviceentwicklung stellt, wollen wir einerseits administrative Zeit im Handel durch automatisierte und ineinander greifende Dienstleistungen reduzieren und andererseits vorhandene IT-Systeme stabilisieren sowie Effizienzen heben. Innovative, digitale After-Sales-Dienstleistungen sollen zudem das Kundenerlebnis verbessern.

Auch unser Nutzfahrzeuggeschäft steht weltweit für Qualität der Produkte und für Kundennähe. Unsere Palette von Lkw, Bussen und Motoren ergänzen wir um Dienstleistungen mit dem Ziel, die Kraftstoffeffizienz, Zuverlässigkeit und eine hohe Verfügbarkeit der Fahrzeuge zu gewährleisten. Mit unseren Fahrzeugen, die über einen vollelektrischen oder hybriden Antrieb verfügen, berücksichtigen wir sowohl den Kundenwunsch als auch unsere Verantwortung, einen Beitrag zum emissionsfreien Transportwesen zu leisten. Der Werkstattservice und die Serviceverträge sollen den Kunden eine hohe Qualität und ein hohes Maß an Sicherheit bieten. Wartungszeiten und -kosten senken wir mit Blick auf die Gesamtbetriebskosten der Fahrzeuge.

Im Bereich Power Engineering helfen wir unseren Kunden mit MAN PrimeServ, die Verfügbarkeit von Anlagen abzusichern. Das globale Netzwerk mit mehr als 100 PrimeServ-Standorten steht für große Kundennähe und bietet unter anderem Ersatzteile in Originalqualität, kompetenten technischen Service sowie langlaufende Wartungsverträge.

QUALITÄT

Die Zufriedenheit unserer Kunden hängt maßgeblich von der Qualität unserer Produkte und Dienstleistungen ab. Zufrieden und loyal sind Kunden vor allem dann, wenn ihre Erwartungen an ein Produkt oder an eine Dienstleistung erfüllt oder sogar übertroffen werden. Im gesamten Verlauf des Produkterlebnisses bestimmen Anmutung, Zuverlässigkeit und Service die vom Kunden wahrgenommene Qualität. Wir haben den Anspruch, unsere Kunden in sämtlichen Bereichen positiv zu überraschen und zu begeistern, um sie auf diese Weise von unserer Qualität zu überzeugen.

Die Digitalisierung stand auch im abgelaufenen Geschäftsjahr im Mittelpunkt unserer Arbeit: Die Entwicklung softwarebasierter Systeme rückt immer weiter in den Fokus und stellt einen erfolgskritischen Faktor im Hinblick auf die Kundenzufriedenheit dar. Der durchgängigen Anwendung der Bewertungsmethode „Automotive SPICE“, die wir zur Verbesserung unserer Prozesse einsetzen, kommt daher bei unseren Aktivitäten eine besondere Bedeutung zu. Sie ist ein wichtiger Baustein, um sowohl den Anforderungen unserer Kunden als auch denen aus regulatorischer und gesetzgeberischer Sicht Rechnung zu tragen.

Bereits seit längerer Zeit etabliert Volkswagen unternehmensweit Maßnahmen zur Cyber Security. Wir verfügen beispielsweise über ein eigenständiges Cyber-Security-Netzwerk über alle Regionen und Konzernmarken hinweg und überwachen potenzielle Cyber-Risiken. Damit schaffen wir eine schnelle Reaktionsfähigkeit gegenüber potenziellen Bedrohungen. Die UNECE (United Nations Economic Commission for Europe) sieht zum Schutz der Nutzer unserer Fahrzeuge vor möglichen Angriffen seit Juni 2022 sowohl eine entsprechende Zertifizierung als auch eine Homologation vor, mit denen sichergestellt werden soll, dass Unternehmen den richtigen Umgang mit diesen Aspekten gewährleisten können. Im Konzern verfolgen wir das Ziel, in den Bereichen Unfallvermeidung und Security gleichermaßen Standards umzusetzen. Wir entwickeln unsere bereits etablierten Prozesse im Rahmen eines Automotive Cyber-Security-Managementsystems entsprechend den Anforderungen aus der UNECE-Regulierung fortlaufend weiter. In diesem Rahmen trifft Volkswagen fachbereichsübergreifend umfangreiche Maßnahmen im gesamten Unternehmen.

Strategie der Konzern Qualität

Unsere Funktionalbereichsstrategie New Quality überprüfen wir regelmäßig und stimmen sie mit den Marken ab. Wir richten unser Handeln ganz im Sinne unserer neuen Zielformulierung aus: „Wir streben nach herausragenden Produkten, Dienstleistungen und Kundenzufriedenheit“. Die Konzernstrategie NEW AUTO setzt neue Parameter für die Transformation zum softwareorientierten Mobilitätsanbieter. Daraus abgeleitet fokussiert unsere Qualitätsstrategie vor allem auf eine exzellente Kundenzufriedenheit entlang des gesamten Kundenerlebnisses – von der Bestellung über das digitale Ökosystem bis hin zum Produkt sowie zu Service und Dienstleistungen. In allen Phasen der Produktentstehung und -bewährung übernehmen die Konzern Qualität und die Qualitätsorganisationen der Marken eine aktive Rolle und leisten so einen wichtigen Beitrag zu erfolgreichen Produktanläufen, hoher Kundenzufriedenheit sowie geringen Garantie- und Kulanzaufwendungen. Wir haben auf der obersten Betrachtungsebene für die großen Pkw-produzierenden Marken die Kennzahl „Garantie- und Kulanzvergütungen pro Fahrzeug nach 12 Monaten Einsatzdauer“ als strategische Kennzahl definiert. Sie bildet alle Garantie- und Kulanzvergütungen für die je Herstelljahr weltweit produzierten Fahrzeuge in Euro pro Fahrzeug ab. In diesen Wert werden alle Fahrzeuge der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Škoda, SEAT/CUPRA, Audi und Porsche einbezogen. Sondereffekte infolge von Aktionen wie zum Beispiel Rückrufe zur Sicherstellung der Produktsicherheit oder zur Einhaltung von Gesetzen sind darin nicht enthalten. Nachdem die Werte seit dem Herstelljahr 2017 auf einem konstant niedrigen Niveau lagen, haben sie sich seit dem Herstelljahr 2020 infolge des immer weiter steigenden Einsatzes neuer Technologien im Automobil sowie aufgrund der zunehmenden Komplexität erhöht. Maßnahmen zur Reduzierung der Werte wurden ergriffen und zeigen Wirkung.

Gesetzes- und Regelkonformität

Die Gesetzes- und Regelkonformität unserer Produkte besitzt in unserer Arbeit höchsten Stellenwert. Wir setzen in unseren Prozessen auf das Mehr-Augen-Prinzip – die gegenseitige Unterstützung und Kontrolle der Geschäftsbereiche. Bei allen Marken wird unter anderem die Entwicklung der Software von Qualitätsmeilensteinen flankiert: Hier werden nach diesem Prinzip alle Systeme, Komponenten oder Bauteile einbezogen, die sich unmittelbar auf die Sicherheit, Zulassung oder Funktion eines Fahrzeugs auswirken und daher besonderer Sorgfalt bedürfen. In der Serienphase achten wir darauf, die Konformitätsprüfungen unserer Produkte – insbesondere in Bezug auf den Ausstoß von Emissionen und den Kraftstoffverbrauch – unter Einbeziehung aller beteiligten Geschäftsbereiche durchzuführen und zu bewerten.

Auch auf das Qualitätsmanagementsystem richten wir unsere Aufmerksamkeit und stärken konzernweit das bereichsübergreifende Prozessdenken. Das Qualitätsmanagementsystem im Volkswagen Konzern orientiert sich an der Norm ISO 9001 und den behördlichen typgenehmigungsrelevanten Anforderungen. Diese Normen und Vorgaben müssen erfüllt sein, damit wir die Typgenehmigung für die Herstellung und den Vertrieb unserer Fahrzeuge erhalten. Im Berichtsjahr haben wir in zahlreichen System-Audits überprüft, dass unsere Standorte und Marken weiterhin diese Anforderungen erfüllen. Ein besonderer Schwerpunkt lag dabei auf der Bewertung des Risikos einer Nichteinhaltung definierter Abläufe. Unsere Qualitätsmanagement-Berater achten darauf, dass diese und weitere neue Anforderungen sowie behördliche Vorschriften umgesetzt und eingehalten werden; sie werden dabei von einer zentralen Stelle in der Konzern Qualität koordiniert und unterstützt.

Beachtung regionaler Anforderungen

Zur Erfassung regionsspezifischer Kundenanforderungen nutzen wir verschiedene Instrumente zum Einholen von Feedback wie zum Beispiel konkrete Kundenbefragungen. Darüber hinaus beobachten wir weltweit die einschlägigen Internetforen und Social-Media-Beiträge, um direktes Kundenfeedback einzuholen sowie Stimmungen und Trends frühzeitig zu erkennen.

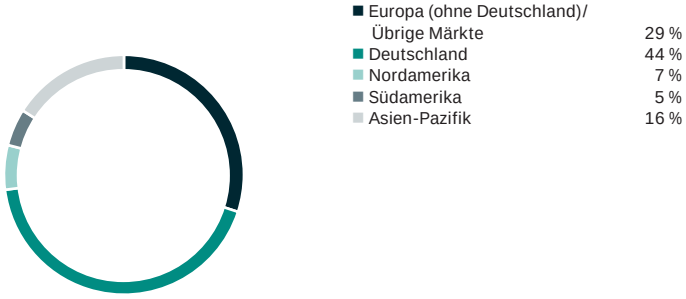
Um eine angemessene Qualitätsanmutung unserer Fahrzeuge im Wettbewerbsvergleich erreichen zu können, berücksichtigen wir regionale Kundenbedürfnisse in unseren Fahrzeug-Audits. Jede Marke legt gemeinsam mit den einzelnen Regionen fest, wie ihr Produkt dort positioniert werden soll. Dadurch stärken wir die Verantwortung der Marken. Damit wir beim Fahrzeug-Audit vergleichbare Ergebnisse erhalten, gelten einheitliche Qualitätsmaßstäbe über alle Marken und Regionen hinweg. Wir passen sie laufend an die sich wandelnden Anforderungen an. Seit mehr als 40 Jahren sind weltweit Auditoren für uns im Einsatz; sie beurteilen die auslieferungsbereiten Fahrzeuge aus Kundensicht und sorgen dafür, dass die Fahrzeuge die definierten Qualitätsmaßstäbe einhalten.

MITARBEITER

Der Volkswagen Konzern ist einer der größten privaten Arbeitgeber weltweit. Am 31. Dezember 2023 beschäftigten wir – die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen einbezogen – insgesamt 684.025 Mitarbeiter, das sind 1,2% mehr als Ende 2022. Ihre Verteilung auf das In- und Ausland blieb im vergangenen Jahr weitgehend stabil: Ende 2023 arbeiteten 298.687 (293.862) Mitarbeiter in Deutschland.

MITARBEITER NACH MÄRKTEN

in Prozent, Stand 31. Dezember 2023



Personalstrategie und Grundsätze der Personalpolitik

Für den Volkswagen Konzern ist die Transformation der Belegschaft im Rahmen seiner Konzernstrategie NEW AUTO als eines der Fokusthemen definiert. Außerdem haben wir das Thema in der eigenen Konzerninitiative „People & Transformation“ auf den Weg gebracht. Eine Schlüsselrolle spielt für unsere drei Markengruppen Core, Progressive und Sport Luxury in diesem Zusammenhang die Personalstrategie (Group People Strategy) Transform to Tech. Auch mit ihr werden zentrale und erfolgreiche Ansätze der Personalpolitik fortgeführt. Hierzu gehören die ausgeprägte Stakeholder-Orientierung in der Unternehmens-Governance, umfassende Partizipationsrechte für die Mitarbeiter, zukunftsgerichtete Qualifizierungsmöglichkeiten und das Leitbild langfristiger Betriebszugehörigkeit durch systematische Mitarbeiterbindung. Hinzu kommt der Anspruch, die Vergütung fair und transparent zu gestalten.

Gleichzeitig setzt die Personalstrategie innovative Akzente: Das Mitarbeitererleben (Employee Experience) soll systematisch verbessert werden, die Teams sollen als wichtigste Einheiten der Unternehmensorganisation gestärkt und moderne Arbeitsformen wie agiles Arbeiten sollen ausgebaut werden. So möchten wir unsere Arbeitgeberattraktivität steigern und die Leistungsfähigkeit unserer Organisation erhöhen.

Im Rahmen der Personalstrategie haben wir verschiedene Dimensionen identifiziert, mit dem Ziel, die Bedürfnisse und Erwartungen der Mitarbeiter ganzheitlich zu adressieren. Diese vier Dimensionen zusammen machen das Arbeitserlebnis, die Arbeitszufriedenheit und am Ende den Erfolg der Arbeit sowie die Einbettung des Unternehmens in die Gesellschaft aus:

1) „Ich“ (Me@Volkswagen): Wir wollen das Mitarbeitererleben systematisch verbessern und sicherstellen, dass jeder Mitarbeiter optimale Bedingungen für die Erfüllung seiner Aufgaben vorfindet. Das beginnt mit zeitgemäßen und aufgabenrelevanten Arbeitsmitteln und Tools, führt über die Vermeidung von Bürokratie und überkomplexen Prozessschritten bis hin zu modern gestalteten Arbeitsräumen, 360-Grad-Feedbackmöglichkeiten, einem individuellen Gesundheitscoaching und persönlich zugeschnittenen Weiterbildungsmöglichkeiten.

2) „Mein Team“ (Teams@Volkswagen): Im Zuge unserer Transformation ändert sich grundlegend die Art, wie Teams im Volkswagen Konzern zusammenarbeiten. Hybride, digitale und agile Formen der Zusammenarbeit gewinnen an Bedeutung. Sie erfordern eine Anpassung der Bürowelten und Arbeitsmethoden, die kollaboratives und flexibles Arbeiten erleichtern. Gleiches gilt für Möglichkeiten, digital zusammenzuarbeiten.

3) „Wir alle bei Volkswagen“ (All of us@Volkswagen): Das gemeinsame Wertefundament für alle Marken und Gesellschaften des Konzerns bilden die sieben Volkswagen Konzerngrundsätze: Wir tragen Verantwortung für Umwelt und Gesellschaft, Wir sind aufrichtig und sprechen an, was nicht in Ordnung ist, Wir wagen Neues, Wir leben Vielfalt, Wir sind stolz auf die Ergebnisse unserer Arbeit, Wir statt ich, Wir halten Wort. Mit unserer Unternehmenskultur möchten wir für unsere Belegschaft ein Gefühl von Zugehörigkeit schaffen – ein wichtiger Aspekt, der insbesondere in Zeiten des Wandels und in einem immer diverser werdenden Umfeld an Bedeutung gewinnt. Als wichtigen Teil unseres Selbstverständnisses als attraktiver Arbeitgeber sehen wir eine faire Vergütung. Sie soll motivieren und unsere Wertschätzung für die Leistung jedes Einzelnen zum Ausdruck bringen. Außerdem gilt es, unsere Führungskräfte dazu zu befähigen, die Transformation zielgerichtet zu begleiten und Vorbild zu sein. Konzernweite Aktivitäten wie der Teamdialog und das Role-Model-Programm (Vorbild-Programm) sollen die Auseinandersetzung mit unseren Konzerngrundsätzen und deren Integration in alle Arbeitsprozesse fördern. Mit dem Role-Model-Programm streben Führungskräfte aller Marken gemeinsam mit ihren Mitarbeitern eine Verbesserung der Unternehmenskultur an.

4) „Volkswagen in der Gesellschaft“ (We@Volkswagen and the world around us): Uns ist bewusst, dass wir ohne eine langfristige gesellschaftliche Legitimität an unseren Standorten und in unseren Märkten unser Geschäftsmodell in Zeiten des beschleunigten Wertewandels nicht fortführen können – das gilt wirtschaftlich, ökologisch und sozial. Dabei verstehen wir unsere Beschäftigten als Repräsentanten des Volkswagen Konzerns, die unsere Werte in die Gesellschaft vermitteln. Zusammen mit ihnen übernehmen wir auch über unser Kerngeschäft hinaus Verantwortung – zum Beispiel durch Stiftungsarbeit und Corporate Volunteering (Mitarbeiterengagement). Die Themen unseres gesellschaftlichen Engagements erstrecken sich von Bildung, Kultur, Diversity, Erinnerungskultur, Klima- und Umweltschutz über diverse Standortengagements.

Mit der Transformation befinden wir uns auf einem langfristigen Weg der Veränderung und Erneuerung. Dabei ist uns wichtig, immer wieder zu überprüfen, ob wir den eingeschlagenen Kurs halten und unsere Ziele erreichen. Die folgenden strategischen Kennzahlen helfen uns, unsere Fortschritte zu messen und bei Bedarf gegenzusteuern:

- Interne Arbeitgeberattraktivität: Die Kennzahl ergibt sich aus der Frage, ob die jeweilige Gesellschaft für die Befragten ein attraktiver Arbeitgeber ist, und wird im Rahmen des Stimmungsbarometers erhoben, das für den Großteil unserer Konzernbelegschaft durchgeführt wird. Der Zielwert für das Jahr 2025 beträgt 89,1 von 100 möglichen Indexpunkten. Im Berichtsjahr wurden 86,0 Indexpunkte erreicht, das heißt, das Zwischenziel für 2023 von 88,8 Indexpunkten wurde verfehlt. Im Vorjahr wurden 86,6 Punkte erreicht. Für die Volkswagen AG betrug der Wert für das Jahr 2023 84,7 Indexpunkte (87,1 Punkte).
- Diversity-Index: Im Zuge des konzernweiten Diversity-Managements berichten wir in dieser strategischen Kennzahl die Entwicklung des Anteils von Frauen im Management sowie die Internationalisierung im Top-Management jeweils im Verhältnis zur aktiven Belegschaft (Gesamtbelegschaft ohne Auszubildende und Mitarbeiter in der passiven Phase der Altersteilzeit) ohne Beschäftigte in der Entnahmephase von Zeitwertpapieren weltweit. Die Kennzahl untermauert insbesondere den Anspruch der Personalstrategie, mit ihren Maßnahmen zu einer vorbildlichen Führungs- und Unternehmenskultur beizutragen. Der Frauenanteil im Management besteht aus den Mitarbeiterkreisen Managementkreis, Oberer Managementkreis sowie Top-Managementkreis (inklusive Konzernvorstände) und lag im Jahr 2023 mit 19,2 % um 1,9 Prozentpunkte über dem Vorjahresniveau. Bis 2025 wollen wir den Frauenanteil im Management auf 20,2 % steigern. Den Internationalisierungsgrad im Top-Management, dem obersten unserer drei Managementkreise, möchten wir bis 2025 auf 25,0 % erhöhen; im abgelaufenen Geschäftsjahr betrug er 25,6 % (23,4 %). Die Werte für den Frauenanteil im Management und die Internationalisierung im Top-Management werden gleichgewichtet in den Diversity-Index eingebracht, der für das Jahr 2016 auf 100 gesetzt wurde. Für das Jahr 2023 war eine Steigerung dieses Indexes auf 142 geplant. Dieses Ziel wurde mit dem Wert von 154 (140) übertroffen.

- Umsetzungsstand Strategische Personalplanung: Die strategische Personalplanung ergänzt die operative Personalplanung um eine qualitative, langfristige sowie strategische Planungsperspektive. Sie ermöglicht es, qualitative und quantitative Über- und Unterdeckungen in den Geschäftsbereichen frühzeitig zu identifizieren und leitet erforderliche Qualifizierungs-, Ausbildungs- sowie Restrukturierungserfordernisse ab, deren Umsetzungen zur Unterstützung der Transformation beitragen sollen. Um den Fortschritt in der strategischen Personalplanung abzubilden, messen wir den Anteil der aktiven Belegschaft, der in der strategischen Personalplanung ab 2023 berücksichtigt ist. Die Erhebung ergibt eine Abdeckung von 34,3 %, was eine geringe Unterschreitung des Ziels von 35 % bedeutet.
- Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter: Mit der Transformation in der Automobilindustrie stehen wir vor dem größten Kompetenz- und Kulturwandelprozess der Unternehmensgeschichte. Damit werden die individuellen Veränderungsmöglichkeiten für die Beschäftigten zu einem immer wichtigeren Erfolgsfaktor. Durch Skaleneffekte im Zuge der Digitalisierung und durch die Nutzung der Lernplattform „Degreed“, die sukzessive im Konzern ausgerollt werden soll, verbessert Volkswagen den Zugang zu Bildungsangeboten. Ziel ist es, die durchschnittlichen Qualifizierungsstunden pro Mitarbeiter im Volkswagen Konzern – bezogen auf die aktive Belegschaft (ohne Mitarbeiter in der Entnahmephase von Zeitwertpapieren) – bis 2030 um 35 % auf 30 Stunden im Jahr zu erhöhen. Der Ausgangswert liegt bei 22,3 Stunden und bildet den Durchschnitt der Basisjahre 2015 bis 2019. Die Wahl der Basisjahre ist begründet durch den Ausbruch der Covid-19-Pandemie, die zu einer zeitweiligen Einschränkung der Weiterbildungsaktivitäten in den Jahren 2020 und 2021 geführt hat. Die Zielgröße für das Berichtsjahr war 24,0 Stunden. Sie wurde mit durchschnittlich 22,1 Stunden pro Mitarbeiter verfehlt.

Qualifizierung und Weiterbildung

Die Innovations- und Wettbewerbsfähigkeit von Volkswagen hängt, gerade während der Transformation, maßgeblich vom Engagement und Wissen der Mitarbeiter ab.

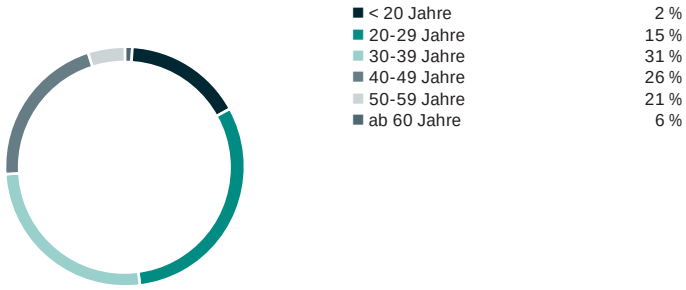
Mitarbeitern im Volkswagen Konzern steht ein breites Spektrum von Qualifizierungsmaßnahmen entlang der Berufsfamilien zur Verfügung. Hierzu gehören alle Mitarbeiter, die ihre Tätigkeit auf Basis einer gemeinsamen Fachlichkeit ausüben und dafür verwandte Kompetenzen benötigen. Die fachlichen und überfachlichen Kompetenzen für die jeweilige Tätigkeit sind in Kompetenzprofilen festgeschrieben, an denen sich die Qualifizierungsmaßnahmen ausrichten. Die Formate reichen von der Weiterbildung zu allgemeinen unternehmensrelevanten Themen über spezifische Qualifizierungen bis hin zu Personalentwicklungsprogrammen. Dank dieser Angebote können sich Volkswagen Mitarbeiter ihr ganzes Berufsleben lang weiterentwickeln und ihr Wissen stetig vertiefen. Das Lernangebot wird dabei kontinuierlich erweitert.

Mit „Degreed“ haben wir eine innovative Lernplattform etabliert, die unseren Beschäftigten vielfältige Weiterbildungsmöglichkeiten eröffnet. Die Plattform schafft eine einfache und individuelle Lernerfahrung und ist darauf ausgerichtet, die Ergebnisse der strategischen Personalplanung mit entsprechenden Qualifizierungsprogrammen zu unterstützen. Zudem geht es um die Entwicklung wichtiger und spezifischer Fähigkeiten, beispielsweise in Themenfeldern wie Data Analytics, Softwareentwicklung, Leadership, Machine Learning und künstliche Intelligenz. Außerdem bildet Volkswagen mit dem Programm „Fakultät 73“ für die digitale Transformation benötigte Softwareentwickler selbst aus. Die Absolventen sind vorwiegend in den Fachbereichen der Konzern IT und Marken IT, der Technischen Entwicklung und CARIAD im Einsatz. Im November 2023 ist der fünfte Jahrgang in dieses innovative Transformationsprogramm gestartet. Das Programm richtet sich sowohl an Mitarbeiter als auch an externe Bewerber mit IT-Affinität und Interesse an Softwareentwicklung.

Die Volkswagen AG, CARIAD und Škoda unterstützen zudem die innovativen Programmierschulen in Wolfsburg, Berlin und Prag in Kooperation mit der gemeinnützigen École 42. Im Jahr 2023 lernten im Durchschnitt 882 Studenten in Berlin, Wolfsburg und Prag von- und miteinander in diesem innovativen Ausbildungskonzept.

ALTERSSTRUKTUR DER BELEGSCHAFT

Anteil zum 31. Dezember 2023 in Prozent



Berufsausbildung und duales Studium

Herzstück der Qualifizierung bei Volkswagen sind die Berufsausbildung sowie das duale Studium. Zum Jahresende 2023 bildete der Volkswagen Konzern 17.081 junge Menschen aus. Das duale Prinzip der Berufsausbildung haben wir in den vergangenen Jahren an vielen internationalen Konzernstandorten eingeführt und verbessern es kontinuierlich. Einmal jährlich zeichnet Volkswagen die besten Ausgebildeten im Konzern mit dem „Best Apprentice Award“ aus. Auch nach ihrer Ausbildung sollen sich Berufsanfänger bei uns weiterentwickeln können.

Entwicklung von Hochschulabsolventen

Volkswagen bietet Hochschulabsolventen und Young Professionals zwei strukturierte Einstiegs- und Entwicklungsprogramme an. Beim Traineeprogramm StartUp Direct erhalten die Trainees – neben der Arbeit im eigenen Fachbereich – einen Überblick über das Unternehmen und nehmen an ergänzenden Qualifizierungsmaßnahmen teil. Hochschulabsolventen mit internationaler Ausrichtung können das Programm Start-Up Cross durchlaufen. Ziel ist hier, das Unternehmen in seiner ganzen Vielfalt kennenzulernen und sich ein breites Netzwerk aufzubauen. Während der Teilnahme an dem Programm lernen die Nachwuchskräfte bei Einsätzen in verschiedenen Fachbereichen mehrere in- und ausländische Standorte kennen. Beide Programme umfassen auch einen mehrwöchigen Einsatz in der Produktion.

Steigerung der Arbeitgeberattraktivität und zielgruppenspezifische Entwicklungsprogramme

Eine Personalpolitik, die die Vereinbarkeit von Beruf und Privatleben fördert, ist für Volkswagen ein wesentliches Merkmal der Arbeitgeberattraktivität; insbesondere trägt sie dazu bei, mehr Geschlechtergerechtigkeit herzustellen. Wir arbeiten kontinuierlich daran, familienfreundliche Arbeitszeitmodelle zu entwickeln und mehr Frauen in Führungspositionen zu bringen. Zudem haben wir für die Volkswagen AG gemäß deutscher Rechtslage Ziele im Hinblick auf Frauenanteile im Management formuliert. Im Einklang mit dem Gesetz zur gleichberechtigten Teilhabe von Frauen und Männern an Führungspositionen und § 76 Absatz 4 des Aktiengesetzes hat die Volkswagen AG für den Zeitraum bis zum Jahresende 2025 einen Frauenanteil von 16,5 % für die erste Führungsebene (Oberes Management, Top-Management und Markenvorstand) und von 23,4 % für die zweite Führungsebene (Managementkreis) innerhalb der aktiven Belegschaft zum Ziel gesetzt. Zum 31. Dezember 2023 lag der Frauenanteil in der aktiven Belegschaft (ohne Mitarbeiter in Entnahmephase Zeitwertpapiere) in der ersten Führungsebene bei 15,3 % und in der zweiten bei 21,5 %. Über die erreichten Ist-Stände sowie die aktuellen Zielpfade werden Konzernvorstand und Aufsichtsrat regelmäßig unterrichtet.

FRAUENANTEIL VOLKSWAGEN KONZERN

Stand 31. Dezember

%	2023	2022
Beschäftigte	18,7	18,1
Auszubildende[1]	20,6	20,3
Management gesamt	18,7	16,8
Managementkreis	21,0	18,8
Oberer Managementkreis	14,5	13,5
Top-Managementkreis	11,1	9,8

[1] ohne Scania und Navistar

Um die Entwicklung von Potenzialträgerinnen im Unternehmen zu fördern, haben wir für jeden Vorstandsbereich der Volkswagen AG Zielgrößen für die Entwicklung des Frauenanteils im Management festgelegt. Diesen Ansatz unterstützen vielfältige Maßnahmen, die von markenübergreifenden Mentoring Programmen bis hin zur Vereinbarung von Zielquoten bei der Personalentwicklung ins Management und Zielen für den Frauenanteil bei externen Einstellungen reichen.

Es bestehen außerdem zahlreiche kollektive Regelungen im Konzern, die es Beschäftigten erleichtern sollen, berufliche und private Anforderungen und Bedürfnisse miteinander zu vereinbaren und das eigene Arbeitsmodell individuell zu gestalten. Hierzu gehören neben Arbeitszeitflexibilität und dem Einsatz von Arbeitszeitkonten und Gleitzeit auch variable Teilzeit- und Schichtmodelle, Freistellung für die Pflege von Angehörigen, die Möglichkeit zur Umwandlung von Entgeltbestandteilen in die bezahlte Freistellung und betriebsnahe und betriebseigene Kinderbetreuungsangebote sowie mobile Arbeit. Zu den konkreten Instrumenten zählt „Meine AusZeit“, ein Instrument der Volkswagen AG, mit dem Beschäftigte eine selbstfinanzierte Freistellung mit Vorleistung des Unternehmens in Anspruch nehmen können.

Das hybride Arbeiten als Kombination aus mobilen Tätigkeiten und Präsenz im Büro erhöht die zeitliche und räumliche Flexibilität der Beschäftigten und wird für den Volkswagen Konzern immer mehr zum Standard. Um die Zusammenarbeit der Teams unter den veränderten Voraussetzungen zu stärken, bieten wir flankierende Formate der Wissensvermittlung und Qualifizierung zum Thema virtuelle und hybride Kollaboration an.

Aus der hybriden Zusammenarbeit ergeben sich auch neue Anforderungen an die Gestaltung von Büroflächen. Vor diesem Hintergrund testen wir in einigen Büroumgebungen (beispielsweise bei der Volkswagen AG, Audi und Porsche) derzeit „Desk Sharing“-Modelle, mit dem Ziel, die Arbeitswelten bei Volkswagen moderner zu gestalten. Auch in den Produktionsstätten investieren wir in zeitgemäße Arbeitsumgebungen. Am Standort Wolfsburg erneuern wir beispielsweise sukzessive mehrere hundert Sozialräume, unter anderem mit finanzieller Unterstützung des Modernisierungsfonds. Auf Antrag der Werke und Fachbereiche werden im Durchschnitt jährlich 25 Mio. € aus dem Modernisierungsfond ausgeschüttet, der Umfang des Fonds beträgt 125 Mio. € über eine Laufzeit von fünf Jahren.

Der Volkswagen Konzern legt besonderen Wert auf die Fähigkeit der Mitarbeiter, agil und unternehmerisch zu handeln. Gemeinsam mit 30 börsennotierten Großunternehmen aus Deutschland, Österreich und der Schweiz haben wir in der Initiative DACH30 eine Kompetenzmatrix für die Aus- und Weiterbildung im Bereich agiler Unternehmensprozesse entwickelt. Die Volkswagen Group Academy hat im Zuge dessen ein Qualifizierungsportfolio zur Agilität etabliert.

Gesundheitsvorsorge und Arbeitsschutz

Neben der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen ist es unser Anspruch, den Schutz und die Förderung der physischen und psychischen Gesundheit zu schützen und zu fördern sowie dabei psychosoziale Risiken und deren Auswirkungen zu berücksichtigen. Unser Selbstverständnis ist eine Gesundheitsvorsorge der Beschäftigten, die über dem im jeweiligen Land gesetzlich festgelegten Standard liegen soll.

Beteiligung der Mitarbeiter

Mitsprache und Beteiligung der Mitarbeiter sind wichtige Pfeiler unserer Personalstrategie. Volkswagen setzt auf hohe Fachkompetenz und starken Teamgeist. Dazu gehört auch, dass Meinungen, Einschätzungen und kritische Einwände von Mitarbeitern Gehör finden.

Wir informieren unsere Mitarbeiter umfassend über anstehende Veränderungen, um sie möglichst früh in strategische Entscheidungen einzubeziehen. Bei der Ausgestaltung kooperativer und von sozialem Frieden geprägter Arbeitsbeziehungen leiten uns die universell gültigen Menschenrechte und die Normen der International Labour Organization (ILO). Darauf aufbauend haben wir mit dem Europäischen und Welt-Konzernbetriebsrat verschiedene Chartas und Erklärungen vereinbart, die die Grundsätze der Arbeitspolitik im Volkswagen Konzern sowie Arbeitnehmerrechte festschreiben.

Eine Beteiligung der Belegschaft am Erfolg des Unternehmens über die Ausgabe eigener Aktien in Form eines Mitarbeiteraktienprogramms wird derzeit nicht angeboten.

Mit dem Stimmungsbarometer, einer Mitarbeiterbefragung, erhebt das Unternehmen regelmäßig die Zufriedenheit der Beschäftigten, fragt darüber hinaus auch nach der Ausprägung unserer Unternehmenskultur. Auf Grundlage der Ergebnisse werden Folgeprozesse eingeleitet, in denen Maßnahmen erarbeitet und umgesetzt werden. Die Befragung des Stimmungsbarometers 2023 erfasste 129 Gesellschaften in 48 Ländern. Von den 588.072 Mitarbeitern in den erfassten Gesellschaften beteiligten sich 464.749. Das entspricht einer Beteiligungsquote von 79 %. Der Stimmungsindex, der sich aus 22 Fragen errechnet, ist die Hauptkenngröße des Stimmungsbarometers und fließt unter anderem in die Berechnung der Vorstandsvergütung mit ein. Er wird aus der Summe aller diesbezüglich abgegebenen Antworten der Befragung ermittelt und lag 2023 bei 82,5 von 100 möglichen Indexpunkten. Damit liegt der im Jahr 2023 erreichte Wert knapp über dem Wert des Vorjahres, der sich auf 82,4 Punkte belief.

Darüber hinaus fördern wir das Engagement unserer Mitarbeiter auch mithilfe des Ideenmanagements: Die Mitarbeiter können ihre Kreativität und ihr Wissen in Form von Verbesserungsideen einbringen und tragen so dazu bei, Arbeitsabläufe schlanker zu gestalten, die Ergonomie am Arbeitsplatz weiter zu verbessern, Kosten zu senken und somit die Effizienz kontinuierlich zu steigern. Darüber hinaus liefert das System mit einer Prämienstruktur monetäre Anreize.

INFORMATIONSTECHNOLOGIE (IT)

Der Volkswagen Konzern treibt seine Transformation zum Anbieter nachhaltiger Mobilität weiter voran. Die IT spielt dabei eine immer wichtigere Rolle – sowohl im Fahrzeug als auch innerhalb des Unternehmens sowie bei der Erschließung neuer Geschäftsmodelle.

Digitalisierte Lieferketten, automatisierte und KI-optimierte Fertigungsprozesse, ein datengesteuertes Management der Nachhaltigkeitsziele und ein nahtloses Zusammenspiel aus analogem und digitalem Kundenerlebnis sind Elemente dieser Transformation.

Der Geschäftsbereich „IT“ des Vorstands hat auf Basis einer fundierten Bestandsaufnahme mit der Funktionalbereichsstrategie NEW IT ein Zielbild mit folgenden Fokusthemen entwickelt:

- Die Aktualisierung, Bereitstellung und stetige Optimierung hochgradig automatisierter Unternehmensprozesse und -systeme durch eine hochleistungsfähige IT-Infrastruktur mit kosteneffizientem Cloud-First-Ansatz, die widerstandsfähig gegen Cyber-Bedrohungen sein und den Datenschutz gewährleisten soll.
- Die kundenzentrierte Entwicklung von IT-Produkten und digitalen Dienstleistungen soll durch agile Entwicklung stetige Verbesserung und Weiterentwicklung ermöglichen und schneller zu messbarem Geschäftsnutzen führen.
- Das systematische Nutzen und Bereitstellen von Daten in der gesamten Organisation zur Optimierung von Produkten, Prozessen und der Unternehmensgovernance. Daten sollen künftig – unter Einhaltung der relevanten und jeweils gültigen Datenschutzanforderungen – zum Werttreiber für Innovationen, neue Geschäftsmodelle, eine personalisierte Kundenansprache und bessere Unternehmenssteuerung über alle Marken und Gesellschaften hinweg werden.

Mit der Strategie NEW IT wurde die IT- und Daten-Organisation auf die Anforderungen der kommenden Jahre ausgerichtet. Dabei wird die IT-Strategie konsequent in Sprints mit dem Fokus „Business Impact & Speed” (Geschäftsnutzen und Geschwindigkeit) vorangetrieben. Durch die Einführung einer neuen agilen Produktorganisation soll die Geschwindigkeit bei der Entwicklung und Bereitstellung von digitalen Produkten deutlich erhöht werden. Hierbei arbeiten IT und Geschäftsbereiche in funktionsübergreifenden Teams agil, kundenzentriert und in kurzen Entwicklungszyklen gemeinsam an neuen digitalen Produkten. Durch die konsequente Modularisierung großer IT–Programme in solche Sprints soll die Komplexität dieser Projekte deutlich reduziert werden. Die Projekte sollen dadurch nicht nur effizienter und schneller umgesetzt werden, sondern auch eher zu Ergebnissen und Geschäftsnutzen führen.

Mit der fachlichen Anbindung der Chief Information Officers (CIOs) der Markengruppen Core, Progressive, Sport Luxury und der Volkswagen Financial Services AG an den Geschäftsbereich „IT“ des Vorstands sollen eine einheitliche, strategische Ausrichtung sichergestellt sowie das Heben von Synergien und die Nutzung von Skaleneffekten weiter vorangetrieben werden. Die systematische Identifizierung und das konzernweite Teilen von in der Praxis bereits erfolgreich umgesetzten Projekten bei einzelnen Marken oder Gesellschaften – sogenannten Best Practices – sorgt für effektiven Wissenstransfer innerhalb des Unternehmens, schont Ressourcen und sorgt für mehr Tempo und Effizienz. Das Schaffen einer markenübergreifenden und somit konzernweiten Transparenz der IT-Kosten ist dabei ein essenzieller Faktor zur Ableitung von strategischen Entscheidungen für die Zukunft. Die Reduzierung der IT-Gremienlandschaft um 50 % sorgt zudem für die Beschleunigung solcher Entscheidungen.

Die Verfügbarkeit der IT-Infrastruktur bei allen Marken und Gesellschaften hat hohe Priorität. Die Bereitstellung von modernen IT-Anwendungen zur digitalen Zusammenarbeit sowie die Ausweitung der Möglichkeiten zur Erledigung dienstlicher Tätigkeiten über mobile Endgeräte sollen die Produktivität nachhaltig verbessern. Aufbauend auf der Einführung von Microsoft 365 wurden im Berichtsjahr noch weitere Funktionen für die einfache, konzernweite digitale Zusammenarbeit implementiert. Weiterhin schafft die ganzheitliche Umsetzung einer konzernweiten Datenstrategie die Möglichkeit, durch datenbasierte Lösungen und künstliche Intelligenz übergreifende Nutzen zu erzeugen. Darüber hinaus sichert der Ausbau von strategischen IT-Partnerschaften sowie der markenübergreifenden Partner- und Ressourcensteuerung externe Kapazitäten.

Software-Entwicklung

Der Geschäftsbereich „IT“ des Vorstands verantwortet die schnelle und bedarfsgerechte Entwicklung von Software- und IT-Lösungen für den Konzern. Die Umsetzung erfolgt unter anderem in den weltweiten Software Development Centern (SDC). Das strategische Ziel besteht darin, den Anteil der Eigenleistungen in Softwareprodukten für kritische Geschäftsprozesse zu sichern und sukzessiv auszuweiten.

Weiterhin stehen die Prozessoptimierung und Definition von Standards bezüglich der Softwareentwicklung im Vordergrund. Dies implizieren unter anderem die internationale und datengetriebene Steuerung der Aktivitäten in den SDC, die strategische Ausrichtung der geschäftskritischen Unternehmenssysteme gemäß der NEW IT Strategie sowie die Sicherung des geistigen Eigentums in Form des Quellcodes von Softwareprodukten.

Nutzung von Digitalisierung und IT-Lösungen

Der digitale Wandel wird durch den Vorstand stetig begleitet und unterstützt. Der Konzern-Vorstandsausschuss Digitale Transformation befasst sich mit der marken- und geschäftsbereichsübergreifenden digitalen Transformation der Unternehmensprozesse. Er steuert das IT-Projektportfolio, fördert den digitalen Kulturwandel sowie Innovationen und Synergien zwischen dem Konzern und den Marken.

Die Digitalisierung im Unternehmen greift Volkswagen unter anderem in seinen konzerneigenen Software Innovation Centern (SIC) auf. Dies sind Innovations- und Kompetenzzentren, die die Anforderungen aus den unterschiedlichen Bereichen des Unternehmens aufnehmen und mit ihrer Expertise neue Technologien pilotieren, daraus unternehmensrelevante Anwendungsfälle entwickeln und sie für die Organisation produktiv nutzbar machen. Hierbei arbeiten Konzern IT, Forschungseinrichtungen, Bildungseinrichtungen (wie beispielsweise Universitäten), Technologiepartner und Politik eng an Zukunftsthemen der Informationstechnologie zusammen. Die SIC nutzen dabei auch ihr Netzwerk mit Start-ups, um innovative Lösungen an die Bedürfnisse von Volkswagen zu adaptieren. So lassen sich die Erfahrung und die strategische Kompetenz eines großen Unternehmens wie Volkswagen mit dem Pragmatismus, den innovativen Ideen für neue Geschäftsfelder und der Schnelligkeit von jungen Gründerfirmen verbinden.

Hoch spezialisierte Experten im Data:Lab in München und in Wolfsburg beschäftigen sich mit maschinellem Lernen und KI-Lösungen, die großes Potenzial für beispielsweise die Produktion, Logistik und Qualitätssicherung aufweisen können. Ziel ist eine verbesserte Zusammenarbeit zwischen Mensch und Maschine, um Arbeitsabläufe zu optimieren, Fehler zu minimieren und mögliche repetitive Aufgaben zu automatisieren, damit Kapazitäten für höherwertige Aufgaben freigesetzt werden können. Mittel- und langfristig sollen Kostenersparnisse, die Erhöhung der Produktqualität und Verbesserung der Wettbewerbsfähigkeit erzielt werden können.

Im Fokus stehen dabei Innovationsprojekte wie Smart Quality Analytics (SQA) – ein IT-System, das unter anderem zur Digitalisierung der Felddatenanalyse genutzt wird. Für die Qualitätssicherung erfasst und analysiert SQA die Daten der verbundenen Kundenfahrzeuge, unter anderem aus den Steuergeräten sowie Fehlermeldungen aus den Werkstätten. Weitere Projekte befassen sich mit der Optimierung der Reihenfolge einzelner Arbeitsschritte in der Fahrzeugfertigung (zum Beispiel Lackierreihenfolge), um Fertigungszeiten zu reduzieren und Ressourceneinsatz zu verbessern.

Im Bereich des maschinellen Lernens wird an einer intelligenten Steuerung des Energieeinsatzes am Beispiel der Druckluftsteuerung gearbeitet, um nachhaltige Energieeinsparungen und CO_2-Reduzierungen zu erzielen. Zudem werden die SDC genutzt, um den Wissenstransfer zu Themen wie Advanced Data Analytics (Prozess zur systematischen Analyse von Daten in elektronischer Form) oder Block Chain (Distributed-Ledger-Technologien) im gesamten Unternehmen umzusetzen, damit diese neuen Technologien konzernweit nutzbar gemacht werden. Im Bereich After Sales wird mit Hilfe von Advanced Data Analytics beispielsweise die Lagerhaltung von Ersatzteilen optimiert. Ebenso werden zahlreiche Bot-Projekte umgesetzt, die Geschäftsabläufe automatisieren (Robotic Process Automation).

Des Weiteren werden Produktionsabläufe durch künstliche Intelligenz und Kamerasysteme unterstützt (Computer Vision). Die Systeme und Anlagen in den Fabriken werden zu einem integrierten Gesamtsystem verbunden. Im Hinblick auf Forschung und Entwicklung bringt die Konzern IT gemeinsam mit den Fachbereichen ebenfalls ihr Know-how ein, beispielsweise in EU-Projekten. So machen digitalisierte Arbeitsinstrumente wie das „virtuelle Konzeptfahrzeug“ den Produktentwicklungsprozess, unter anderem durch den Ersatz physischer Komponenten mit am Computer generierten virtuellen Teilen, schneller, effizienter und kostengünstiger.

IT-Sicherheit

Die globale Absicherung der Daten und Informationen im Volkswagen Konzern ist eine zentrale Aufgabe der IT, die im Geschäftsjahr 2023 mit dem Group-Information-Security-Programm fortgesetzt wurde. Das Programm hat zum Ziel, konzernübergreifende, einheitliche Prozesse und Lösungen zur weiteren Verbesserung der Informationssicherheit zu schaffen. Die Arbeitsergebnisse und Lösungen werden sukzessive innerhalb des Konzerns implementiert. Dabei werden insbesondere Themen in den Fokus genommen, die perspektivisch Informationssicherheitsrisiken für den Konzern darstellen können und die im Rahmen der digitalen Transformationsstrategie des Unternehmens besonders abgesichert werden müssen. Inhalt und Ausrichtung des Programms werden jährlich auf Aktualität überprüft und im Bedarfsfall angepasst.

Als einer der ersten Fahrzeughersteller hat Volkswagen die bestandene TISAX (Trusted Information Security Assessment Exchange)-Bewertung seiner Lieferanten eingefordert und setzt damit ein Zeichen zur unternehmensübergreifenden Informations- und Datensicherheit. TISAX ist ein Zertifikat, dessen Bewertungsverfahren aus der internationalen Industrienorm und den Anforderungen der Automobilwelt vom deutschen Verband der Automobilindustrie abgeleitet wurde. Ziel ist eine sichere Verarbeitung sensibler Daten und Informationen bei unseren Lieferanten.

Aufgabe der Automotive Cyber Security ist die Abwehr von Cyber-Angriffen auf unsere Fahrzeuge im gesamten Produktlebenszyklus sowie auf das digitale Fahrzeug-Ökosystem. Basierend auf den gesetzlichen Anforderungen aus der UNECE (United Nations Economic Commission for Europe)-Regulierung wurden die Konzernrichtlinien im Volkswagen Konzern implementiert. Auf deren Grundlage werden markenspezifische Organisationsrichtlinien unter Berücksichtigung der organisatorischen Gegebenheiten spezifiziert und umgesetzt.

Um unsere Kunden gegen Cyber-Angriffe zu schützen und die Rechtskonformität unserer Lösungen in Bezug auf nationale und internationale Vorschriften umzusetzen, haben wir integrierte marken- und regionsübergreifende Sicherheits-Managementsysteme für Informations- und Cyber-Sicherheit etabliert. Das durch die UNECE-Regulierung 155 geforderte Cyber-Security-Management-System wurde im Jahr 2021 mit der UNECE-CSMS-Zertifizierung und durch jährliche Überwachungs-Audits (zuletzt Mitte 2023) bestätigt. Die Absicherung des kompletten Lebenszyklus unserer Fahrzeuge und digitaler Mobilitätsdienste wird seit 2022 im Regelbetrieb weiterverfolgt.

Wichtige zentrale Prozesse der Informationssicherheit wurden auf Basis der internationalen Norm ISO 27001 auditiert und zertifiziert. Sie ist die wichtigste branchenübergreifende Norm für Informationssicherheit und unsere Grundlage zum Aufbau eines angemessenen Informationssicherheitsmanagementsystems für alle schützenswerten Informationen des Unternehmens. Dieses Informationssicherheitsmanagementsystem wird sukzessive erweitert, jährlich überprüft und in geforderten Abständen rezertifiziert.

Mit Einführung des Datenschutzmanagementsystems und der Datenschutzmanagementorganisation wurden in den vergangenen Jahren die Infrastruktur für die Umsetzung und die nachhaltige Einhaltung datenschutzrechtlicher Anforderungen in der Volkswagen AG etabliert. Die zunehmende Digitalisierung und Vernetzung der Geschäftsprozesse, neue Gesetzgebungsinitiativen mit Datenschutzrelevanz sowie die starke Erhöhung der Regelungsdichte internationaler Datenschutzgesetzgebung erfordern weiterhin eine hohe Aufmerksamkeit, um eine nachhaltige Einhaltung der Datenschutzanforderungen sicherstellen zu können. Die kontinuierliche Sensibilisierung der Mitarbeiter sowie die weitere Standardisierung und Automatisierung der Prozesse bleiben dabei im Fokus. Zudem werden Compliance-Erfordernisse bereits in die Konzeption von IT-Lösungen und Infrastrukturentscheidungen integriert.

GESONDERTER NICHTFINANZIELLER BERICHT

Der zusammengefasste gesonderte nichtfinanzielle Bericht der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns nach §§ 289 b und 315 b HGB für das Geschäftsjahr 2023 ist unter der Internetseite www.volkswagen-group.com/nichtfinanzieller-bericht-2023 in deutscher Sprache und unter www.volkswagen-group.com/nonfinancial-report-2023 in englischer Sprache spätestens ab dem 30. April 2024 abrufbar.

NACHTRAGSBERICHT

Nach dem Ende des Geschäftsjahres 2023 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

EU-Taxonomie

Ökologisch nachhaltig wirtschaften – das ist eine der zentralen Herausforderungen unserer Zeit. Die EU hat Kriterien definiert, um den Grad der ökologischen Nachhaltigkeit von Unternehmen zu bestimmen: Wir gestalten mit unseren taxonomiekonformen Investitionen in Entwicklungsleistungen und Sachanlagen bereits heute die Zukunft im Sinne der EU-Taxonomie ökologisch nachhaltig.

HINTERGRÜNDE UND ZIELE

Im Rahmen des European Green Deal hat die Europäische Union (EU) die Themen Klimaschutz, Ökologie und Nachhaltigkeit in das Zentrum ihrer politischen Agenda gerückt, um bis zum Jahr 2050 Klimaneutralität zu erreichen. Der Finanzsektor soll entscheidend dazu beitragen, dieses Ziel zu verwirklichen. Dazu hat die EU im Jahr 2021 die „Strategie zur Finanzierung einer nachhaltigen Wirtschaft“ veröffentlicht. Sie zielt darauf ab, die Finanzierung der Transformation zu einer nachhaltigen Wirtschaft zu unterstützen und enthält Vorschläge für Maßnahmen in den Bereichen Finanzierung des Übergangs zur Nachhaltigkeit, Inklusivität, Widerstandsfähigkeit und Beitrag des Finanzsektors sowie globale Ambition. Sie basiert auf dem EU-Aktionsplan zur Finanzierung nachhaltigen Wachstums von 2018 und enthält neben den Bausteinen „Offenlegungen“ und „Instrumente“ als wesentlichen Baustein die EU-Taxonomie (Verordnung (EU) 2020/852 und zugehörende erlassene delegierte Rechtsakte).

Die EU-Taxonomie ist ein Klassifizierungssystem für nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten. Eine Wirtschaftstätigkeit gilt als taxonomiefähig (eligible), wenn sie in der EU-Taxonomie aufgeführt ist und somit potenziell zur Verwirklichung mindestens eines der folgenden sechs Umweltziele beitragen kann:

- Klimaschutz
- Anpassung an den Klimawandel
- Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme.

Sie ist erst dann als ökologisch nachhaltig, also als taxonomiekonform (aligned), einzustufen, wenn alle der folgenden drei Bedingungen erfüllt sind:

- Erbringung eines substanziellen Beitrags zu einem der Umweltziele durch Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Bewertungskriterien, zum Beispiel Höhe der CO_2-Emissionen für das Umweltziel Klimaschutz.
- Einhaltung der für die jeweilige Wirtschaftstätigkeit definierten Do-No-Significant-Harm (DNSH)-Kriterien, die verhindern, dass es zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer anderer Umweltziele kommt, zum Beispiel durch die Produktion oder das Produkt.
- Einhaltung von Rahmenwerken zum Mindestschutz (Minimum Safeguards), die für alle Wirtschaftstätigkeiten gelten und sich vor allem auf Menschenrechte, Sozial- und Arbeitsstandards beziehen.

Der Volkswagen Konzern unterstützt das übergeordnete Ziel der EU. Wir bekennen uns zum Pariser Klimaschutzabkommen und richten unsere eigenen Aktivitäten am 1,5-Grad-Ziel aus. Bis 2050 beabsichtigen wir, ein bilanziell CO_2-neutrales Unternehmen zu sein.

BERICHTERSTATTUNG FÜR DAS GESCHÄFTSJAHR 2023

Der Volkswagen Konzern hat gemäß EU-Taxonomie für das Geschäftsjahr 2023 erstmals über alle Umweltziele zu berichten. Neben Klimaschutz und Anpassung an den Klimawandel wurden nun die vier weiteren Umweltziele Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen, Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft, Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung sowie Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme definiert. Die Angaben zu den Umsatzerlösen, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben beziehen sich auf die mittels Vollkonsolidierung in den Abschluss des Volkswagen Konzerns einbezogenen Gesellschaften. Dementsprechend sind Volumina und Finanzdaten unserer chinesischen Joint Ventures nicht berücksichtigt.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die noch Auslegungsunsicherheiten unterliegen und die bei späterer Klarstellung durch die EU zu Änderungen in der Berichterstattung führen könnten. Es besteht letztlich das Risiko, dass die als taxonomiekonform ausgewiesenen Kennzahlen anders zu beurteilen wären. Unsere Interpretation ist nachstehend dargestellt.

WIRTSCHAFTSAKTIVITÄTEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Mit der Konzernstrategie „NEW AUTO – Mobility for generations to come“ bereiten wir uns auf die globalen Veränderungen der Mobilität vor und treiben damit die Transformation von Volkswagen zu einem Anbieter nachhaltiger Mobilität maßgeblich voran. Ressourceneinsatz und Emissionen unseres Produktportfolios sowie unserer Standorte haben dabei unsere besondere Aufmerksamkeit.

Die Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im fahrzeugbezogenen Geschäft mit Pkw, leichten Nutzfahrzeugen, Lkw und Bussen sowie Motorrädern beinhalten die Entwicklung, die Produktion und den Vertrieb von Fahrzeugen. Dazu zählen wir auch unsere Finanzdienstleistungen und weitere fahrzeugbezogene Dienste und Leistungen. Aktivitäten in diesen Bereichen sind im Sinne der EU-Taxonomie geeignet, einen wesentlichen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz durch den Ausbau sauberer oder klimaneutraler Mobilität zu erbringen.

Die Aktivitäten des Volkswagen Konzerns im Bereich Power Engineering umfassen die Entwicklung, Konstruktion und Fertigung sowie den Vertrieb und Service von Maschinen und Apparaten. Auch diese Aktivitäten sind dem Umweltziel Klimaschutz zuzuordnen.

Aus der Analyse der Wirtschaftstätigkeiten im Rahmen der EU-Taxonomie ergeben sich für uns keine Aktivitäten, die eigens einem der fünf weiteren Umweltziele Rechnung tragen.

Die Zuordnung unserer Aktivitäten des fahrzeugbezogenen Geschäfts sowie von Power Engineering zu den in der EU-Taxonomie im Umweltziel Klimaschutz aufgeführten Wirtschaftstätigkeiten ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt. Die dynamische Entwicklung der Regularien zur EU-Taxonomie kann in Zukunft zu Anpassungen der Wirtschaftstätigkeiten führen.

Wirtschaftstätigkeit gemäß EU-Taxonomie	Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit	Zuordnung im Volkswagen Konzern
Umweltziel: Klimaschutz		
3. Verarbeitendes Gewerbe/Herstellung von Waren		
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff.	Power Engineering
3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von CO_2-armen Fahrzeugen, Schienenfahrzeugen und Schiffen.	Fahrzeugbezogenes Geschäft
3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	Herstellung von Technologien, die auf eine erhebliche Verringerung der Treibhausgasemissionen in anderen Wirtschaftssektoren abzielen, sofern diese Technologien nicht unter die anderen Wirtschaftstätigkeiten des verarbeitenden Gewerbes/der Herstellung von Waren fallen.	Power Engineering
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	Herstellung, Reparatur, Wartung, Nachrüstung, Umnutzung und Aufrüstung von Automobil- und Mobilitätssystemen und -komponenten, die für die Bereitstellung und Verbesserung der Umweltleistung des Fahrzeugs von wesentlicher Bedeutung sind.	Fahrzeugbezogenes Geschäft
9. Erbringung von freiberuflichen, wissenschaftlichen und technischen Dienstleistungen		
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	Forschung, angewandte Forschung und experimentelle Entwicklung im Bereich von Lösungen, Prozessen, Technologien, Geschäftsmodellen und anderen Produkten für die Verringerung oder Vermeidung oder den Abbau von Treibhausgasemissionen, bei denen die Eignung zur Verringerung oder Vermeidung oder zum Abbau von Treibhausgasemissionen bei den Wirtschaftstätigkeiten, auf die abgezielt wird, wenigstens in einem einschlägigen Umfeld im Einklang mit mindestens dem Technologie-Reifegrad 6 nachgewiesen wurde.	Power Engineering

Wirtschaftstätigkeiten fahrzeugbezogenes Geschäft

Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien“

Wir ordnen alle Aktivitäten des fahrzeugbezogenen Geschäfts, die im Zusammenhang mit der Entwicklung, der Produktion, dem Vertrieb einschließlich der Finanzdienstleistungen sowie dem Betrieb und Service von Fahrzeugen stehen, dieser Wirtschaftstätigkeit zu. Dies bezieht sich unabhängig von der jeweiligen Antriebstechnologie auf alle von uns hergestellten Pkw, leichten Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie Motorräder und schließt auch die Originalteile ein.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir die von uns hergestellten Fahrzeuge nach Modellen und Antriebstechnologien differenziert und die mit diesen verbundenen CO_2-Emissionen gemäß der aktuell gültigen Vorschriften analysiert. So haben wir aus der Gesamtheit der taxonomiefähigen Fahrzeuge diejenigen identifiziert, die die Bewertungskriterien einhalten und anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu gehören alle vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) des Volkswagen Konzerns. Bis zum 31. Dezember 2025 gilt dies darüber hinaus für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit CO_2-Emissionen von weniger als 50 g/km gemäß WLTP – darunter fällt der größte Teil unserer Plug-in-Hybride. Dazu zählten bis zum 31. Dezember 2022 auch Busse, die den Anforderungen der Euro-6-Norm Stufe E entsprachen.

Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“

Im Berichtsjahr wurde die EU-Taxonomie um diese Wirtschaftstätigkeit erweitert, damit auch die Komponenten berücksichtigt werden, die eine Schlüsselrolle bei der Verringerung der Treibhausgasemissionen spielen. Wir ordnen hier den Verkauf an Dritte der von uns produzierten Motoren und Aggregate für vollelektrische Fahrzeuge zu; dies umfasst im Wesentlichen den Verkauf dieser Komponenten an unsere chinesischen Joint Ventures.

Weitere Aktivitäten, die mit dem originären fahrzeugbezogenen Geschäft unmittelbar zusammenhängen und unseres Erachtens ebenfalls diesen Wirtschaftstätigkeiten zuzuordnen sind, berücksichtigen wir zunächst nicht beziehungsweise interpretieren diese zunächst als nicht taxonomiefähig, da zum heutigen Stand der Regelungen der EU-Taxonomie noch unklar ist, wo sie gemäß EU-Taxonomie zu erfassen wären. Darunter fallen insbesondere der Verkauf von weiteren Motoren und Aggregaten sowie Teilelieferungen, der Handelsverkauf konzernfremder Produkte und die lizenzierte Fertigung durch Dritte. Sicherungsgeschäfte und einzelne Tätigkeiten, die wir im Konzernabschluss vor allem unter „Sonstige Umsatzerlöse“ abbilden, sind nach aktueller Einschätzung keiner Wirtschaftstätigkeit der EU-Taxonomie zuzuordnen und wurden von uns daher zunächst als nicht taxonomiefähig eingestuft.

Wirtschaftstätigkeiten Power Engineering

Im Bereich Power Engineering haben wir unsere Aktivitäten hinsichtlich der Klassifizierung gemäß EU-Taxonomie analysiert und diese mit Ausnahme des Neubaugeschäfts mit Schwerölmotoren sowie einzelner Komponenten zur Förderung und Verarbeitung fossiler Energieträger als taxonomiefähig identifiziert. Um darüber hinaus für einzelne Aktivitäten den substanziellen Beitrag zum Klimaschutz nachweisen zu können, haben wir eine systematische, parametrisierte Methode zur Berechnung der Lebenszyklus-Treibhausgas (THG)-Emissionen entwickelt, die den Anforderungen des Einzelmaschinen- und Anlagenbaus gerecht wird. Dieser Ansatz wurde für erste Projekte durch einen unabhängigen Dritten bestätigt und soll zukünftig auf weitere Anwendungsfälle ausgedehnt werden.

Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“

Unsere Aktivitäten in Bezug auf die Herstellung von Anlagen für die Erzeugung von Wasserstoff sind taxonomiefähig: Hierzu zählen die von uns hergestellten Elektrolyseure sowie die durch uns errichteten kompletten Wasserstoff-Anlagen. Für den substanziellen Beitrag ist darüber hinaus ein Nachweis bezüglich der Lebenszyklus-THG-Emissionen des später vom Nutzer der Anlage hergestellten Wasserstoffs zu erbringen, was in Abhängigkeit von der zur Elektrolyse verwendeten Energiequelle steht.

Die Herstellung von Anlagen zur Verwendung von Wasserstoff, wie sie für eine wasserstoffbasierte Energie- und Rohstoffversorgung benötigt werden, leistet einen substanziellen Beitrag zum Klimaschutz. Hierzu zählen die von uns hergestellten Kompressoren für den Transport, die Verdichtung oder die Verflüssigung von Wasserstoff, Tanks und Equipment zur Speicherung von Wasserstoff sowie Reaktoren und Anlagen zur Verarbeitung von Wasserstoff zu wasserstoffbasierten synthetischen Brennstoffen.

Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien“

Die Beschreibung dieser Wirtschaftstätigkeit führt dazu, dass nur die hergestellten Technologien taxonomiefähig sind, die auf eine erhebliche Verringerung der Treibhausgasemissionen in anderen Wirtschaftssektoren abzielen. Wir ordnen hierunter alle Neubauaktivitäten ein, die den Einsatz von Gas und klimaneutralen, synthetischen Kraftstoffen ermöglichen wie beispielsweise die Herstellung von Gas- und Dual-Fuel-Motoren, alle Industrielösungen zur Energiespeicherung und Sektor-Kopplung, zum Beispiel Wärmepumpen, sowie alle Lösungen für die Abscheidung, anschließende Speicherung oder erneute Nutzung von CO_2 (Carbon Capture Utilisation and Storage Technologie, CCUS). Diese Aktivitäten werden durch das Service-und-After-Sales-Geschäft komplettiert, das die Ertüchtigung und Modernisierung bestehender Anlagen umfasst. Zum Beispiel rüsten wir durch sogenannte „Retrofits“ die maritime Bestandsflotte technisch so um, dass Einsparungen von CO_2-Emissionen ermöglicht werden.

Für den substanziellen Beitrag zur Wirtschaftstätigkeit 3.6. ist nachzuweisen, dass die Verwendung des hier berichteten Produkts erhebliche Einsparungen an Lebenszyklus-THG-Emissionen im Vergleich zu der am Markt verfügbaren leistungsfähigsten Alternative ermöglicht. Die Betrachtung der Lebenszyklus-THG-Emissionen des Produkts selbst reicht für den Nachweis nicht aus, vielmehr ist zusätzlich die Differenz zu den Emissionen der Alternativtechnologie zu berechnen und zu bewerten. Dazu wenden wir die systematische, parametrisierte Methode zur Berechnung der Lebenszyklus-THG-Emissionen auf die von uns hergestellten Industrielösungen CCUS, Großwärmepumpen, Energiespeichersysteme und Anwendungen in der Papierindustrie an.

Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation“

Hierunter fällt gemäß Beschreibung der Wirtschaftstätigkeit unter anderem die angewandte Forschung im Bereich von Technologien zur Verringerung oder Vermeidung von Treibhausgasemissionen. Wir ordnen hier unser Lizenzgeschäft ein, über das wir unsere Entwicklungsleistungen in Form von Fertigungsunterlagen zur Verfügung stellen, auf Basis derer unsere Lizenznehmer berechtigt sind, entsprechende Gas- und/oder Dual-Fuel-Motoren zu fertigen.

DO NO SIGNIFICANT HARM (DNSH)

Im Berichtsjahr wurden die DNSH-Kriterien für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien“, 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ sowie 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ und 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien“ analysiert.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft wurde die jeweilige Analyse im Wesentlichen auf Ebene der Produktionsstandorte durchgeführt, an denen heute oder zukünftig Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Lkw und Busse sowie Komponenten gefertigt werden, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien“ und 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ erfüllen beziehungsweise gemäß unserer Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen – auf Basis der aktuell gültigen Vorschriften. Von den rund 40 einbezogenen Standorten liegt der Großteil in der EU sowie einzelne in Großbritannien, der Türkei, Südafrika, den USA, Mexiko, Brasilien, Argentinien sowie China und Indien. Es wurden auch die Standorte einbezogen, die spezifische Komponenten für elektrifizierte Fahrzeuge herstellen.

Für den Bereich Power Engineering wurde die jeweilige Analyse im Wesentlichen auf Ebene der Standorte durchgeführt, an denen entsprechende Komponenten für die Systeme gefertigt werden beziehungsweise die Versorgungskette verantwortet wird, welche die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag der Wirtschaftstätigkeiten 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ sowie 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien“ erfüllen beziehungsweise gemäß unserer Fünfjahresplanung künftig erfüllen sollen. Dies sind fünf Standorte in Deutschland sowie je einer in der Schweiz und in Schweden.

Die EU-Taxonomie enthält Formulierungen und Begriffe, die Auslegungsunsicherheiten unterliegen, und geht teilweise über die im laufenden Geschäftsbetrieb anzuwendenden Regularien hinaus. Zudem führt die Anwendung der EU-Taxonomie für Standorte außerhalb der EU aufgrund der dort gegebenenfalls abweichenden geltenden Gesetzeslage zu besonderen Herausforderungen. Im Folgenden stellen wir unsere Interpretation und die wesentlichen Analysen dar, mit denen wir untersucht haben, ob eine erhebliche Beeinträchtigung der anderen Umweltziele vorlag. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der DNSH-Kriterien im Berichtsjahr im fahrzeugbezogenen Geschäft für die Pkw, leichte Nutzfahrzeuge und Komponenten produzierenden Standorte, die Standorte der europäischen Lkw- und Bus-Marken sowie im Bereich Power Engineering erfüllen.

Anpassung an den Klimawandel

Wir haben eine Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung durchgeführt, bei der identifiziert wurde, welche Produktionsstandorte durch physische Klimarisiken beeinträchtigt werden können. Die Bewertung der identifizierten physischen Klimarisiken wurde entsprechend der Lebensdauer des relevanten Anlagevermögens durchgeführt.

Die klimabasierte DNSH-Abschätzung von Volkswagen basiert auf dem Representative-Concentration-Pathway (RCP8.5) und auf dem Shared-Socioeconomic-Pathway (SSP5-8.5) Szenario bis zum Jahr 2050 und geht damit von der höchst anzunehmenden CO_2-Konzentration gemäß Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) aus. Identifizierte Bedrohungen wurden im lokalen Umfeld auf Relevanz geprüft und gegebenenfalls notwendige Maßnahmen zur Reduzierung des Risikos erarbeitet.

Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen

Unsere Wirtschaftsaktivitäten haben wir bezüglich einer nachhaltigen Nutzung und des Schutzes von Wasser- und Meeresressourcen hinsichtlich der drei folgenden Kriterien bewertet: Erhaltung der Wasserqualität, Vermeidung von Wasserstress und Umweltverträglichkeitsprüfung (UVP oder vergleichbare Verfahren). Erkannte Risiken aus UVP-Untersuchungen werden im Rahmen von Genehmigungsverfahren geprüft und münden bei Relevanz in Maßnahmen und behördlichen Auflagen. Für die Analyse haben wir im Wesentlichen ISO 14001-Zertifikate, Informationen aus Standortgenehmigungen und weitere externe Datenquellen in Bezug auf Standorte in Regionen mit erhöhter Risikoexposition zugrunde gelegt.

Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Wesentliche Bestandteile des Umweltmanagementsystems von Volkswagen sind eine umweltgerechte Abfallwirtschaft in der Produktion, eine Wiederverwendung und Verwendung von Sekundärrohstoffen und eine lange Lebensdauer der Produkte. In seinen Umweltgrundsätzen, im Weißbuch Gesamtfabrik sowie in der goTOzero-Strategie definiert Volkswagen Vorgaben zur Kreislaufwirtschaft.

Die Anforderungen im Produktbereich für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden durch die Umsetzung der gesetzlichen End-of-Life-Vehicle-Anforderungen in Verbindung mit der Typprüfung der Fahrzeugmodelle berücksichtigt. Darüber hinaus hat jede Marke Ziele und Maßnahmen zum Einsatz von Rezyklaten, die in den Neufahrzeugen wieder eingesetzt werden.

Für Lkw und Busse wurde auf Ebene der jeweiligen Marke überprüft, inwiefern lokale Gesetzgebungen oder interne Regularien die spezifischen Anforderungen abdecken.

Im Bereich Power Engineering liegt ein großer Hebel zur Kreislaufwirtschaft insbesondere in einer langen Lebensdauer der Produkte, unterstützt unter anderem durch unser Retrofit-Geschäft.

Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Um als ökologisch nachhaltig zu gelten, darf eine Wirtschaftstätigkeit im Vergleich zur Lage vor Beginn der Tätigkeit nicht zu einem erheblichen Anstieg der Schadstoffemissionen in Luft, Wasser oder Boden führen.

Insgesamt ist der Automobilsektor bereits stark reguliert, erkennbar unter anderem an der öffentlich zugänglichen Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Durch implementierte Freigabe- und Kontrollprozesse soll die Einhaltung der für den laufenden Geschäftsbetrieb gültigen gesetzlichen Vorschriften und internen Regelungen sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang setzen wir uns in unseren Analysen und Bewertungen auch bereits mit dem Einsatz alternativer Substanzen auseinander.

Im Juli 2023 hat die EU-Kommission das DNSH-Kriterium der EU-Taxonomie neu gefasst. Es besteht Interpretationsspielraum, welche Auswirkungen sich aus den geänderten Anforderungen an interne Prozesse hinsichtlich Substitutionsprüfungen in Bezug auf besonders besorgniserregende Stoffe (Substances of Very High Concern, SVHC) für das Berichtsjahr 2023 ergeben.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft sind bereits heute Vorgaben und Prozesse etabliert, die grundsätzlich vorsehen, dass SVHC zu vermeiden und zu ersetzen sind. Darauf aufbauend beziehen wir in unsere Analysen produktive Prozessmaterialien sowie fahrzeugbezogene Bauteile der vollelektrischen Fahrzeuge hinsichtlich der enthaltenen Stoffe und der Lieferanten ein, um die Substituierbarkeit der SVHC unter anderem unter Berücksichtigung von technischen und ökonomischen Kriterien zu bewerten. Die Ausgestaltung der umzusetzenden Prozesse inklusive Dokumentation einer Substitutionsprüfung gemäß den geänderten Anforderungen der EU-Taxonomie verproben wir anhand von Pilotprojekten. Für Standorte der Lkw- und Bus-Marken, die ausschließlich außerhalb des europäischen Wirtschaftsraums agieren, konnte der Nachweis zur Erfüllung der neuen Regelungen unter anderem aufgrund unzureichender Vorlaufzeit zur Implementierung noch nicht erbracht werden.

Im Bereich Power Engineering sind in den entsprechenden Prozessen Abfragen zu Substitutionsprüfungen sowie Vorgaben zur Durchführung dieser Prüfungen enthalten.

Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Zur Überprüfung der Einhaltung der Anforderungen zu Biodiversität und Ökosystemen sind die relevanten Gebiete identifiziert worden. Soweit biodiversitätssensible Gebiete in der Nähe eines Standorts liegen, wurde überprüft, ob eine naturschutzfachliche Prüfung durchgeführt wurde und ob aus umweltrechtlichen Genehmigungen naturschutzfachliche Maßnahmen auferlegt und umgesetzt worden sind. Ferner wurde geprüft, ob Veränderungen am Erhaltungszustand eines Gebiets aufgetreten sind.

MINDESTSCHUTZ (MINIMUM SAFEGUARDS)

Zu den Rahmenwerken zum Mindestschutz zählen die OECD-Leitsätze für multinationale Unternehmen, die Leitprinzipien der Vereinten Nationen für Wirtschaft und Menschenrechte, die Kernarbeitsnormen der International Labour Organization (ILO) sowie die Internationale Charta der Menschenrechte. Ergebnis unserer Bewertungen ist, dass wir die Anforderungen der Minimum Safeguards im Berichtsjahr erfüllen.

Als global agierendes Unternehmen nimmt der Volkswagen Konzern seine unternehmerische Menschenrechtsverantwortung an, bekennt sich zu diesen Übereinkommen und Erklärungen und bekräftigt seine Zustimmung zu den dort genannten Inhalten und Grundsätzen. Der Volkswagen Konzern hat im Jahr 2022 die Funktion des Menschenrechtsbeauftragten besetzt, dessen Schwerpunkte in den Überwachungs-, Überprüfungs- und Beratungsaufgaben im Sinne des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes (LkSG) liegen.

Zur Vermeidung menschenrechtlicher und umweltbezogener Risiken schreibt das LkSG bestimmte Sorgfaltspflichten vor. Dazu zählen unter anderem die Durchführung von Risikoanalysen, die Verankerung von Präventionsmaßnahmen, Abhilfemaßnahmen sowie die Bereitstellung eines Beschwerdemechanismus. Die Sorgfaltspflichten gelten sowohl für den eigenen Geschäftsbereich des Volkswagen Konzerns als auch für seine Lieferkette. Im Berichtsjahr haben die verantwortlichen Fachbereiche eine Risikoanalyse auf Basis fragebogenbasierter Abfragen in den Konzerngesellschaften des eigenen Geschäftsbereichs durchgeführt. Dies schließt alle auch im Rahmen der DNSH-Kriterien überprüften Standorte mit ein. Für die im Rahmen der Analyse identifizierten Risiken erhielten die Gesellschaften risikospezifische Maßnahmen, die sie verpflichtend umsetzen mussten. Für bereits bekannte Risiken haben wir damit begonnen, Präventionsmaßnahmen zu überarbeiten, einzuleiten und gegebenenfalls um weitere Maßnahmen zu ergänzen. Der Umsetzungsstand der Maßnahmen wird von Konzernseite laufend überwacht. Sofern Verletzungen der Rahmenwerke festgestellt werden, sind Abhilfemaßnahmen einzuleiten und auf ihre Wirksamkeit zu prüfen.

Den Geschäftsbeziehungen mit unseren Geschäftspartnern legen wir unter anderem den Code of Conduct für Geschäftspartner zugrunde. Das Einhalten der darin definierten vertraglich verbindlichen Anforderungen wird von uns mithilfe eines Nachhaltigkeitsratings bei relevanten Lieferanten überprüft. Auf bestehende Nachhaltigkeitsrisiken und -verstöße, auch in der vorgelagerten Lieferkette, reagieren wir mit der systematischen Definition und Zuordnung von Maßnahmenpaketen, um die erkannten Verstöße abzustellen. Zudem wurden im Berichtsjahr Schulungen für Zulieferer implementiert sowie Vor-Ort-Prüfungen bei Lieferanten mit erhöhter Risikoexposition durchgeführt. Um den internationalen Rahmenwerken und Anforderungen sowie insbesondere dem LkSG zu entsprechen, haben wir 2022 ein Human-Rights-Focus-System implementiert. Das System hat zum Ziel, besonders hohe Risiken in unserer Lieferkette im Zusammenhang mit Menschenrechtsverletzungen sowie Umwelt zu erkennen und angemessen zu adressieren.

LEISTUNGSINDIKATOREN GEMÄß EU-TAXONOMIE-VERORDNUNG

Die EU-Taxonomie definiert die berichtspflichtigen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben. Wir erläutern diese im Folgenden. Zudem sind die gemäß EU-Taxonomie vorgeschriebenen Tabellen am Ende des Kapitels eingefügt.

Die für den Volkswagen Konzern relevanten Finanzdaten ergeben sich aus dem Konzernabschluss gemäß IFRS für das Geschäftsjahr 2023. Infolge der vorgenommenen Abgrenzung der Wirtschaftstätigkeiten untereinander wurden Doppelzählungen vermieden. Innerhalb einer Wirtschaftstätigkeit wurden die Daten soweit möglich unmittelbar zugeordnet. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir beispielsweise die Erhebung der Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie vorgenommen. Dies gilt sowohl für die Fahrzeuge selbst als auch für die damit verbundenen Finanzdienstleistungen sowie weiteren Dienste und Leis-

tungen. Nur für den Fall, dass dies bei den Investitions- und Betriebsausgaben nicht möglich war, wurden Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Fahrzeugvolumina angewendet. Im Bereich Power Engineering wurden die verwendeten Schlüssel auf Basis der geplanten Umsatzerlöse ermittelt. Diese Daten und Planungen sind Teil der finanziellen Mittelfristplanung, die die nächsten fünf Jahre umfasst und zu der Vorstand und Aufsichtsrat Beschluss gefasst haben.

Umsatzerlöse

Die Definition der Umsatzerlöse gemäß EU-Taxonomie entspricht den im IFRS-Konzernabschluss ausgewiesenen Umsatzerlösen, die sich für das Geschäftsjahr 2023 auf 322,3 Mrd. € beliefen (siehe hierzu auch Anhangangabe „Umsatzerlöse“ zum Konzernabschluss; Vorjahreswerte wurden angepasst: siehe Erläuterungen zu IFRS 17).

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien“ entfielen davon 294,0 Mrd. € beziehungsweise 91,2 % vom Konzernumsatz, die als taxonomiefähig klassifiziert wurden. Hierin enthalten sind die Umsatzerlöse nach Erlösschmälerungen aus dem Verkauf von Neu- und Gebrauchtfahrzeugen einschließlich der Motorräder, aus Originalteilen, aus dem Vermiet- und Leasinggeschäft, aus Zinsen und ähnlichen Erträgen sowie Umsatzerlöse, die unmittelbar mit den Fahrzeugen in Zusammenhang stehen wie zum Beispiel Werkstattleistungen und Services.

Auf die Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ entfielen taxonomiefähige Umsatzerlöse in Höhe von 165 Mio. € beziehungsweise 0,1 % vom Konzernumsatz. Hierin enthalten ist der Verkauf von Motoren und Aggregaten für vollelektrische Fahrzeuge an Dritte.

Von den taxonomiefähigen Umsatzerlösen der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien“ hielten 36,6 Mrd. € die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird. Hierzu zählen alle unsere vollelektrischen Fahrzeuge sowie ein Großteil der Plug-in-Hybride. Im Jahr 2023 waren dies 799 Tsd. Fahrzeuge und damit rund ein Drittel mehr als im Vorjahr. Ihr Anteil am relevanten Absatz – ohne die Fahrzeuge der chinesischen Joint Ventures – stieg auf 12,7 (11,1) %. Pkw und leichte Nutzfahrzeuge machten mit 797 Tsd. Fahrzeugen den Großteil aus; Lkw und Busse verzeichneten einen Rückgang gegenüber dem Vorjahr, in dem noch Busse, die den Anforderungen der Euro-6-Norm Stufe E entsprachen, mitgezählt wurden. Der Absatz vollelektrischer Fahrzeuge (BEV) legte im Vergleich zum Vorjahr sehr stark zu. Zudem hielten die taxonomiefähigen Umsatzerlöse der Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ die Bewertungskriterien ein, anhand derer der substanzielle Beitrag zum Klimaschutz bemessen wird.

Unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes erfüllten im fahrzeugbezogenen Geschäft 36,5 (26,1) Mrd. €, das sind 11,3 (9,4) % vom Konzernumsatz, die Taxonomiekonformität; davon betreffen die erstmals auszuweisende Wirtschaftstätigkeit 3.18 „Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten“ 165 Mio. €. Auf unsere BEV-Modelle entfielen 27,8 Mrd. € beziehungsweise 8,6 % vom Konzernumsatz.

Im Bereich Power Engineering verzeichneten unsere Aktivitäten im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ Umsatzerlöse in Höhe von 28 Mio. €, die vollständig taxonomiekonform sind (Vorjahr: 18 Mio. €). Der Anstieg der taxonomiekonformen Umsatzerlöse ist auf die Geschäftsausweitung zurückzuführen. Der Großteil der taxonomiefähigen Umsatzerlöse im Bereich Power Engineering war der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien“ zuzuordnen (3,1 Mrd. €), von denen 68 Mio. € taxonomiekonform sind. Im Berichtsjahr konnten die komplexen Anforderungen an die Nachweisführung erstmals für einen Teil der Aktivitäten erbracht werden. Weitere 58 Mio. € trug die Wirtschaftstätigkeit 9.1 „Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation“ zu den taxonomiefähigen Umsatzerlösen bei.

An den gesamten Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2023

- taxonomiefähige Umsatzerlöse: 297,4 (256,9) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 92,3 (92,0) %
- taxonomiekonforme Umsatzerlöse: 36,6 (26,1) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 11,4 (9,4) %.

UMSATZERLÖSE 2023

Wirtschaftstätigkeiten	UMSATZERLÖSE Mio. €	UMSATZERLÖSE %[1]	SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ Mio. €	SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ %[1]	EIN-HALTUNG DNSH-KRITERIEN J/N	EIN-HALTUNG MINDEST-SCHUTZ J/N	TAXONOMIEKONFORME UMSATZERLÖSE Mio. €	TAXONOMIEKONFORME UMSATZERLÖSE %[1]
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	**297.359**	**92,3**	**36.847**	**11,4**	**J/N**	**J**	**36.644**	**11,4**
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	294.049	91,2	36.586	11,4	J/N	J	36.383	11,3
davon taxonomiekonforme BEV							27.759	8,6
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	165	0,1	165	0,1	J	J	165	0,1
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	28	0,0	28	0,0	J	J	28	0,0
3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	3.059	0,9	68	0,0	J	J	68	0,0
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	58	0,0	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	**24.925**	**7,7**						
Gesamt (A + B)	**322.284**							

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.

Investitionsausgaben

Die Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie beziehen sich auf nachstehende Positionen des IFRS-Konzernabschlusses: Dazu zählen die Zugänge zu immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen sowie vermieteten Vermögenswerten und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Diese werden im Anhang zum Konzernabschluss 2023 in den Anhangangaben „Immaterielle Vermögenswerte", „Sachanlagen" und „Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien" ausgewiesen. Zudem sind die Zugänge aus Unternehmenszusammenschlüssen, die dort jeweils in der Position „Änderungen Konsolidierungskreis" enthalten sind, hinzuzurechnen. Zugänge zum Goodwill sind dagegen nicht in die Berechnung einzubeziehen.

Im Geschäftsjahr 2023 beliefen sich im Volkswagen Konzern die so definierten Zugänge auf

- 12,3 Mrd. € aus immateriellen Vermögenswerten
- 14,8 Mrd. € aus Sachanlagen
- 33,0 Mrd. € aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien.

Hinzuzuzählen sind die Zugänge aus Konsolidierungskreisänderungen, die im Geschäftsjahr 2023 bei 1,4 Mrd. € lagen. Somit ergaben sich insgesamt gemäß EU-Taxonomie zu berücksichtigende Investitionsausgaben in Höhe von 61,5 Mrd. €.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Investitionsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien". Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben des fahrzeugbezogenen Geschäfts lagen bei 61,1 Mrd. € beziehungsweise 99,4 % der Investitionsausgaben des Konzerns.

Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir zur Ermittlung des substanziellen Beitrags gleichläufig mit den Umsatzerlösen die Finanzdaten anhand des Fahrzeugmodells und der Antriebstechnologie erhoben. Investitionsausgaben wurden, soweit möglich, unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle Investitionsausgaben mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, wurden nicht einbezogen. Die Investitionsausgaben, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Im fahrzeugbezogenen Geschäft haben wir Verteilungsschlüssel auf Basis der geplanten Fahrzeugvolumina für die Konzerngesellschaften abgeleitet. Je nach ihrer hauptsächlichen Geschäftstätigkeit wurden beispielsweise für Vertriebsgesellschaften markenbezogene oder markenübergreifende Verteilungsschlüssel angewendet, für Produktionsgesellschaften Verteilungsschlüssel auf Basis des Standorts. Das bedeutet, dass Investitionen an Standorten, die gemäß der zugrunde gelegten Mittelfristplanung innerhalb der nächsten fünf Jahre ausschließlich Fahrzeuge fertigen werden, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag erfüllen, über den Verteilungsschlüssel komplett berücksichtigt wurden. Dahingegen wurden Investitionen an Standorten, die nur Fahrzeuge fertigen, die den Bewertungskriterien nicht entsprechen, über den Verteilungsschlüssel nicht berücksichtigt. Die so ermittelten Investitionsausgaben im Zusammenhang mit Fahrzeugen, die die Bewertungskriterien für den substanziellen Beitrag einhalten, beliefen sich auf 20,1 Mrd. €.

Taxonomiekonform waren unter Berücksichtigung der DNSH-Kriterien und des Mindestschutzes Investitionsausgaben in Höhe von 20,0 (16,9) Mrd. €, das sind 32,6 (34,5) % der gesamten Investitionsausgaben des Konzerns. Davon entfielen 5,9 Mrd. € auf immaterielle Vermögenswerte, 6,3 Mrd. € auf Sachanlagen sowie 7,9 Mrd. € auf vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien. Für unsere vollelektrischen Fahrzeuge (BEV) sind darin Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten von 4,9 Mrd. € und Zugänge zu den Sachanlagen von 6,1 Mrd. € enthalten. Der Anstieg der taxonomiekonformen Investitionsausgaben in Höhe von 3,1 Mrd. € ist auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen.

Im Berichtsjahr haben wir taxonomiekonforme Investitionsausgaben der Geschäftsjahre 2021 und 2022 auf Basis des im Oktober 2022 aktualisierten Green Finance Framework mit der Begebung von Anleihen (Green Bonds) in Höhe von 3,5 Mrd. € refinanziert. Dazu wurden nur Investitionsausgaben im Zusammenhang mit vollelektrischen Fahrzeugen einbezogen.

Im Jahr 2022 emittierte Scania eine grüne Anleihe in Höhe von insgesamt 3,0 Mrd. SEK zur Finanzierung von Forschungs- und Entwicklungsleistungen mit Bezug auf vollelektrische Fahrzeuge. Im Berichtsjahr wurden die restlichen 91 Mio. € verwendet, wovon 46 Mio. € auf taxonomiekonforme Investitionsausgaben entfielen. Der um diesen Wert bereinigte Anteil der taxonomiekonformen Investitionsausgaben des fahrzeugbezogenen Geschäfts an den gesamten Investitionsausgaben gemäß EU-Taxonomie belief sich auf 32,5 (34,3) %.

Die taxonomiefähigen Investitionsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 37 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff", zum anderen mit 85 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien" zuzurechnen. Für Letztgenannte wurde eine Schlüsselung auf Grundlage des geplanten Umsatzes herangezogen.

Taxonomiekonforme Investitionsausgaben für die „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff" konnten in Höhe von 37 Mio. € ausgewiesen werden, die jeweils zur Hälfte auf immaterielle Vermögenswerte und auf Sachanlagen entfielen. Für die „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien" konnten 24 Mio. € der Investitionsausgaben als taxonomiekonform ausgewiesen werden, die zu mehr als 90 % auf Sachanlagen entfielen.

An den gesamten Investitionsausgaben des Volkswagen Konzerns waren im Geschäftsjahr 2023

- taxonomiefähige Investitionsausgaben: 61,3 (48,9) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 99,6 (99,6) %
- taxonomiekonforme Investitionsausgaben: 20,1 (16,9) Mrd. €, das entspricht einem Anteil von 32,7 (34,5) %.

INVESTITIONSAUSGABEN 2023

	INVESTITIONS-AUSGABEN		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN-HALTUNG DNSH-KRITERIEN	EIN-HALTUNG MINDEST-SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME INVESTITIONS-AUSGABEN	
Wirtschaftstätigkeiten	Mio. €	%[1]	Mio. €	%[1]	J/N	J/N	Mio. €	%[1]
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	**61.250**	**99,6**	**20.188**	**32,8**	**J/N**	**J**	**20.091**	**32,7**
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	61.129	99,4	20.126	32,7	J/N	J	20.029	32,6
davon Zugänge aktivierte Entwicklungskosten BEV							4.920	8,0
davon Zugänge Sachanlagen BEV							6.107	9,9
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	37	0,1	37	0,1	J	J	37	0,1
3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	85	0,1	24	0,0	J	J	24	0,0
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	**221**	**0,4**						
Gesamt (A + B)	**61.472**							

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.

Betriebsausgaben

Die von uns für die Zwecke der EU-Taxonomie berichteten Betriebsausgaben umfassen zum einen die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die sich aus der Anhangangabe „Immaterielle Vermögenswerte“ ableiten lassen. Zum anderen berücksichtigen wir die im Rahmen unseres Konzernabschlusses erfassten Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse, die sich aus der Anhangangabe „IFRS 16 (Leasingverhältnisse)“ ergeben, sowie Aufwendungen für Instandhaltung und Reparaturen.

Die Zuordnung der Betriebsausgaben zu den Wirtschaftstätigkeiten erfolgte entsprechend der beschriebenen Logik bei den Investitionsausgaben.

Alle dem fahrzeugbezogenen Geschäft zuzurechnenden Betriebsausgaben stehen in Zusammenhang mit der Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien“ und klassifizieren wir als taxonomiefähig.

Nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten wurden, soweit möglich, unmittelbar Fahrzeugen zugeordnet. Sofern diese einen substanziellen Beitrag zum Umweltziel Klimaschutz leisten, wurden sie berücksichtigt. Alle nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten mit unmittelbarem Bezug zu Fahrzeugen, die diese Bewertungskriterien nicht einhalten, haben wir nicht einbezogen. Die nicht aktivierten Forschungs- und Entwicklungskosten, die nicht eindeutig zuzuordnen waren, haben wir anteilig über Verteilungsschlüssel berücksichtigt. Für diese und die weiteren Betriebsausgaben wurden Verteilungsschlüssel wie bei den Investitionsausgaben verwendet. Von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben in Höhe von 5,7 (4,9) Mrd. € entfielen rund 85 % auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten. Der absolute Anstieg der taxonomiekonformen Betriebsausgaben ist auf die zunehmende Anzahl ökologisch nachhaltiger Fahrzeugprojekte im Sinne der EU-Taxonomie zurückzuführen.

Unter Berücksichtigung des auf die taxonomiekonformen Betriebsausgaben entfallenden Anteils der emittierten Anleihe von Scania reduzierte sich der Anteil der taxonomiekonformen Betriebsausgaben an den gesamten Betriebsausgaben gemäß EU-Taxonomie von 43,2 (42,7) % auf 42,9 (42,0) %.

Die taxonomiefähigen Betriebsausgaben im Bereich Power Engineering sind zum einen mit 9 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“, zum anderen mit 219 Mio. € der Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien“ zuzurechnen. Für Letztgenannte wurde für nicht direkt zuordenbare Betriebsausgaben eine Schlüsselung auf Grundlage des geplanten Umsatzes herangezogen.

Taxonomiekonforme Betriebsausgaben für die „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ konnten in Höhe von 9 (4) Mio. € ausgewiesen werden, die auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen. Für die „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien“ waren es 61 Mio. € der Betriebsausgaben, von denen knapp zwei Drittel auf nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen. Nicht direkt zuordenbaren Betriebsausgaben wurden auf Basis des geplanten taxonomiekonformen Umsatzes geschlüsselt.

BETRIEBSAUSGABEN 2023

	BETRIEBSAUSGABEN		SUBSTANZIELLER BEITRAG ZUM KLIMASCHUTZ		EIN-HALTUNG DNSH-KRITERIEN	EIN-HALTUNG MINDEST-SCHUTZ	TAXONOMIEKONFORME BETRIEBSAUSGABEN	
Wirtschaftstätigkeiten	Mio. €	%[1]	Mio. €	%[1]	J/N	J/N	Mio. €	%[1]
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten	**13.120**	**98,9**	**5.834**	**44,0**	**J/N**	**J**	**5.807**	**43,8**
Fahrzeugbezogenes Geschäft								
3.3 Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	12.893	97,2	5.764	43,5	J/N	J	5.737	43,2
3.18 Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	-	-	-	-	-	-	-	-
Power Engineering								
3.2 Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	9	0,1	9	0,1	J	J	9	0,1
3.6 Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	219	1,6	61	0,5	J	J	61	0,5
9.1 Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	-	-	-	-	-	-	-	-
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten	**145**	**1,1**						
Gesamt (A + B)	**13.265**							

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.

CAPEX-PLAN IM SINNE DER EU-TAXONOMIE

Gemäß der Vorgaben der EU-Taxonomie ist zu unterscheiden, welcher Umfang der taxonomiekonformen Investitions- und Betriebsausgaben a) sich auf Vermögenswerte oder Prozesse bezieht, der mit ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten verbunden ist, oder b) Teil eines Plans zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten (sogenannter „CapEx-Plan“) ist. Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zeigt den gesamten Kapitalaufwand, das heißt die Summe der Investitions- und Betriebsausgaben, die im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen Mittelfristplanung zur Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten oder zur Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten voraussichtlich anfallen wird.

Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie betrifft für das fahrzeugbezogene Geschäft die Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien“ des Umweltziels Klimaschutz.

Zugänge aus vermieteten Vermögenswerten (im Wesentlichen Fahrzeug-Leasing-Geschäft) basieren auf bereits bestehenden ökologisch nachhaltigen Tätigkeiten und wurden daher nicht im CapEx-Plan berücksichtigt. Zugänge aus immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen sowie nicht aktivierte Forschungs- und Entwicklungskosten haben wir dem CapEx-Plan zugeordnet, insofern sie zu einer Umwandlung oder Ausweitung führen. Dazu haben wir das durchschnittliche taxonomiekonforme Produktionsvolumen der Mittelfristplanung den taxonomiekonformen Fahrzeugen des Berichtsjahres gegenübergestellt und entsprechend dieses Verhältnisses die taxonomiekonformen Investitionsausgaben aufgeteilt. Den über das aktuelle taxonomiekonforme Produktionsvolumen hinausgehenden Anteil haben wir dementsprechend berücksichtigt.

Infolgedessen waren von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben des Berichtsjahres 8 (9) Mrd. € dem CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie zuzuordnen, von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben waren es 3 (3) Mrd. €. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der fünfjährigen Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf 90 (100) Mrd. €.

Der CapEx-Plan im Sinne der EU-Taxonomie betrifft im Bereich Power Engineering die Wirtschaftstätigkeit 3.2 „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ sowie die Wirtschaftstätigkeit 3.6 „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien“ des Umweltziels Klimaschutz.

Für die „Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff“ haben wir anhand des Verhältnisses der Umsatzerlöse im Berichtsjahr zu den durchschnittlichen Umsatzerlösen der Mittelfristplanung von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben 36 (26) Mio. € und von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben 8 (4) Mio. € dem CapEx-Plan zugeordnet. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf rund 455 (300) Mio. €.

Für die „Herstellung anderer CO_2-armer Technologien“ haben wir anhand des Verhältnisses der Umsatzerlöse im Berichtsjahr zu den durchschnittlichen Umsatzerlösen der Mittelfristplanung von den taxonomiekonformen Investitionsausgaben 23 Mio. € und von den taxonomiekonformen Betriebsausgaben 37 Mio. € dem CapEx-Plan zugeordnet. Der gesamte Kapitalaufwand dieses CapEx-Plans im Sinne der EU-Taxonomie, der im Berichtszeitraum und während der Mittelfristplanung voraussichtlich anfallen wird, beläuft sich auf rund 380 Mio. €.

TABELLARISCHE DARSTELLUNG GEMÄß EU-TAXONOMIE
UMSATZERLÖSE 2023

				KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG						DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG")								
	Code	Umsatz	Umsatzanteil 2023	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	Anteil taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) Umsatz, 2022	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten	Kategorie Übergangstätigkeiten
Wirtschaftstätigkeiten		Euro (Mio.)	%[1]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%[1]	E	T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	36.383	11,3	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	9,4	E	
Herstellung von Automobil- und Mobilitätskomponenten	CCM 3.18	165	0,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	-	E	
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	CCM 3.2	28	0,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,0	E	
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	68	0,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	-	E	
Umsatz ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		**36.644**	**11,4**	**11,4**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**		**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**9,4**		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		36.644	11,4	11,4	–	–	–	–	–		J	J	J	J	J	J	9,4	E	
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-							–	–	–	–	–	–	-		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)				EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]										
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	257.666	80,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								81,8		
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	2.991	0,9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,9		
Marktnahe Forschung, Entwicklung und Innovation	CCM 9.1	58	0,0	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,0		
Umsatz taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		**260.715**	**80,9**	**80,9**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**								**82,7**		
Umsatz taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		**297.359**	**92,3**	**92,3**	**–**	**–**	**–**	**–**	**–**								**92,0**		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																			
Umsatz nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		24.925	7,7																
Gesamt (A + B)		**322.284**	**100,0**																

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Umsatzerlöse des Konzerns.
2 J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: ‚not eligible', für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
3 EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

INVESTITIONSAUSGABEN 2023

				KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG						DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG")									
Wirtschaftstätigkeiten	Code	CapEx	CapEx-Anteil 2023	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Klimaschutz	Anpassung an den Klimawandel	Wasser	Umweltverschmutzung	Kreislaufwirtschaft	Biologische Vielfalt	Mindestschutz	taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) CapEx, 2022	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten	Kategorie Übergangstätigkeiten
		Euro (Mio.)	%[1]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J; N; N/EL[2]	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	J/N	%[1]	E	T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	20.029	32,6	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	34,5	E	
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	CCM 3.2	37	0,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,1	E	
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	24	0,0	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	-	E	
CapEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		**20.091**	**32,7**	**32,7**	–	–	–	–	–		**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**34,5**		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		20.091	32,7	32,7	–	–	–	–	–		J	J	J	J	J	J	34,5	E	
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-							–	–	–	–	–	–	-		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)				EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]	EL; N/EL[3]										
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	41.099	66,9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								64,9		
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	60	0,1	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								0,1		
CapEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		**41.160**	**67,0**	**67,0**	–	–	–	–	–								**65,1**		
CapEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		**61.250**	**99,6**	**99,6**	–	–	–	–	–								**99,6**		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																			
CapEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		221	0,4																
Gesamt (A + B)		**61.472**	**100,0**																

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Investitionsausgaben des Konzerns.
2 J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: ‚not eligible', für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
3 EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

BETRIEBSAUSGABEN 2023

				KRITERIEN FÜR EINEN WESENTLICHEN BEITRAG						DNSH-KRITERIEN ("KEINE ERHEBLICHE BEEINTRÄCHTIGUNG")									
Wirtschaftstätigkeiten	Code	OpEx Euro (Mio.)	OpEx-Anteil 2023 % [1]	Klimaschutz J; N; N/EL [2]	Anpassung an den Klimawandel J; N; N/EL [2]	Wasser J; N; N/EL [2]	Umweltverschmutzung J; N; N/EL [2]	Kreislaufwirtschaft J; N; N/EL [2]	Biologische Vielfalt J; N; N/EL [2]	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Wasser J/N	Umweltverschmutzung J/N	Kreislaufwirtschaft J/N	Biologische Vielfalt J/N	Mindestschutz J/N	taxonomiekonformer (A.1) oder taxonomiefähiger (A.2) OpEx, 2022 % [1]	Kategorie ermöglichende Tätigkeiten E	Kategorie Übergangstätigkeiten T
A. Taxonomiefähige Tätigkeiten																			
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																			
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	5.737	43,2	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	42,7	E	
Herstellung von Anlagen für die Erzeugung und Verwendung von Wasserstoff	CCM 3.2	9	0,1	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	0,0	E	
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	61	0,5	J	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL		J	J	J	J	J	J	-	E	
OpEx ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform) (A.1)		**5.807**	**43,8**	**43,8**	–	–	–	–	–		**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**J**	**42,7**		
Davon ermöglichende Tätigkeiten		5.807	43,8	43,8	–	–	–	–	–		J	J	J	J	J	J	42,7	E	
Davon Übergangstätigkeiten		-	-	-							–	–	–	–	–	–	-		
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)				EL; N/EL [3]	EL; N/EL [3]	EL; N/EL [3]	EL; N/EL [3]	EL; N/EL [3]	EL; N/EL [3]										
Herstellung von CO_2-armen Verkehrstechnologien	CCM 3.3	7.156	53,9	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								54,4		
Herstellung anderer CO_2-armer Technologien	CCM 3.6	158	1,2	EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL	N/EL								1,7		
OpEx taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten) (A.2)		**7.314**	**55,1**	**55,1**	–	–	–	–	–								**56,1**		
OpEx taxonomiefähiger Tätigkeiten (A.1 + A.2)		**13.120**	**98,9**	**98,9**	–	–	–	–	–								**98,9**		
B. Nicht taxonomiefähige Tätigkeiten																			
OpEx nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		145	1,1																
Gesamt (A + B)		**13.265**	**100,0**																

1 Sämtliche Prozentangaben beziehen sich auf die gesamten Betriebsausgaben des Konzerns.
2 J: Ja, taxonomiefähige und mit dem relevanten Umweltziel taxonomiekonforme Tätigkeit; N: Nein, taxonomiefähige, aber mit dem relevanten Umweltziel nicht taxonomiekonforme Tätigkeit; N/EL: ‚not eligible', für das jeweilige Umweltziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.
3 EL: Für das jeweilige Ziel taxonomiefähige Tätigkeit; N/EL: Für das jeweilige Ziel nicht taxonomiefähige Tätigkeit.

Prognosebericht

Die Weltwirtschaft wird im Jahr 2024 voraussichtlich mit verringerter Dynamik wachsen. Die weltweite Pkw-Nachfrage sollte sich regional uneinheitlich entwickeln und leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Im Folgenden beschreiben wir die voraussichtliche Entwicklung des Volkswagen Konzerns und der Rahmenbedingungen seiner Geschäftstätigkeit. Risiken und Chancen, die eine Abweichung von den prognostizierten Entwicklungen bewirken könnten, stellen wir im Risiko- und Chancenbericht dar.

Unsere Annahmen basieren auf aktuellen Einschätzungen externer Institutionen; dazu zählen Wirtschaftsforschungsinstitute, Banken, multinationale Organisationen und Beratungsunternehmen.

ENTWICKLUNG DER WELTWIRTSCHAFT

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2023 verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich weiterhin negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Wir rechnen außerdem damit, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2025 erholen und bis 2028 mit stabilen Veränderungsraten weiter wachsen wird.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa erwarten wir für 2024 ein vergleichsweise niedriges Wirtschaftswachstum. Eine große Herausforderung für Konsumenten und Unternehmen besteht in der insgesamt relativ hoch bleibenden, über den Jahresverlauf aber voraussichtlich weiter abnehmenden Inflation sowie dem vergleichsweise hohen Zinsniveau. Die Europäische Zentralbank (EZB) könnte daher bereits im Jahr 2024 erste Leitzinssenkungen durchführen, um die wirtschaftliche Lage im Euroraum zu unterstützen.

In Zentraleuropa erwarten wir für das Jahr 2024 ebenfalls eine gegenüber dem Vorjahr höhere Wachstumsrate bei anhaltenden, aber weniger dynamischen Preisanstiegen, während sich die wirtschaftliche Leistung Osteuropas nach dem starken Einbruch im Jahr 2022 infolge des Russland-Ukraine-Konflikts und dem vergleichsweise kräftigen Anstieg des Jahres 2023 weiter erholen sollte.

Für die Türkei erwarten wir ein positives, wenngleich geringeres Wachstum des BIP im Vergleich zum Berichtsjahr bei hoher Inflation und einer schwachen inländischen Währung. Die südafrikanische Wirtschaft dürfte im Jahr 2024 weiterhin von politischen Unsicherheiten und sozialen Spannungen geprägt sein, die sich

auch aus der hohen Arbeitslosigkeit ergeben. Das Wachstum wird voraussichtlich höher sein als im Vorjahr, aber weiter auf niedrigem Niveau bleiben.

Deutschland

Wir erwarten, dass das BIP in Deutschland im Jahr 2024 nur schwach wächst, während die Inflation im Jahresdurchschnitt weiter sinkt, aber vergleichsweise hoch bleibt. Die Lage auf dem Arbeitsmarkt wird sich voraussichtlich verschlechtern.

Nordamerika

Wir gehen davon aus, dass das Wirtschaftswachstum in den USA im Jahr 2024 verhalten ausfällt und die Entwicklung des Arbeitsmarktes ebenfalls beeinträchtigt wird. Die US-Notenbank könnte – ähnlich wie die EZB – bereits im Jahr 2024 erste Leitzinssenkungen einleiten. Als ausschlaggebender Faktor für mögliche Anpassungen des Leitzinses spielt die weitere Inflationsentwicklung eine wesentliche Rolle, aber auch die Entwicklung des Arbeitsmarktes und die der allgemeinen konjunturellen Lage. Das Wirtschaftswachstum in Kanada wird vermutlich verhältnismäßig gering ausfallen, die Wirtschaftsleistung von Mexiko sollte im Vergleich dazu etwas stärker wachsen.

Südamerika

Die brasilianische Wirtschaft wird aller Voraussicht nach im Jahr 2024 eine leicht positive Veränderungsrate aufweisen. In Argentinien dürfte sich die Wirtschaftsleistung weiter verschlechtern bei einer auf sehr hohem Niveau steigenden Inflation und einer abwertenden heimischen Währung.

Asien-Pazifik

Die chinesische Wirtschaft wird im Jahr 2024 voraussichtlich auf relativ hohem Niveau wachsen, wenngleich das Wachstum etwas geringer ausfallen sollte als im Berichtsjahr. Für Indien erwarten wir in 2024 ebenfalls eine relativ hohe positive Veränderungsrate des BIP. In Japan wird die Wirtschaftsleistung voraussichtlich nur ein geringes Wachstum aufweisen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Zudem können sich Unsicherheiten aus Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts und der Auseinandersetzungen im Nahen Osten verstärken und zu insbesondere steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2024 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem des Vorjahres liegen. Für die Jahre 2025 bis 2028 rechnen wir weltweit mit einer wachsenden Nachfrage nach Pkw.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Für die Jahre 2025 bis 2028 gehen wir von einer weltweit wachsenden Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen aus.

Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa rechnen wir für 2024 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das leicht über dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. Versorgungsengpässe bei Vorprodukten sowie Rohstoffen und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen weiter belasten. Für die großen Einzelmärkte Frankreich, Großbritannien, Italien und Spanien rechnen wir in 2024 mit einem Wachstum in unterschiedlich starken Ausprägungen zwischen leicht und spürbar.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen gehen wir in Westeuropa für das Jahr 2024 von einem Neuzulassungsvolumen spürbar über dem Vorjahresniveau aus. Versorgungsengpässe bei Vorprodukten sowie Rohstoffen und die daraus resultierende eingeschränkte Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen weiter belasten. In Frankreich und Großbritannien rechnen wir mit einem spürbaren bis deutlichen Anstieg. In Italien erwarten wir einen leichten Rückgang, in Spanien dagegen ein leichtes Wachstum.

Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2024 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich deutlich übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. In den wesentlichen Märkten dieser Region erwarten wir eine heterogene Entwicklung.

Die Zulassungen von leichten Nutzfahrzeugen auf den Märkten in Zentral- und Osteuropa werden 2024 den Vorjahreswert voraussichtlich leicht verfehlen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts.

Das Pkw-Neuzulassungsvolumen in der Türkei wird 2024 das hohe Vorjahresniveau voraussichtlich sehr stark verfehlen. In Südafrika dürfte das Marktvolumen spürbar höher als im Vorjahr sein.

Die Zahl der Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen 2024 sollte in der Türkei stark unter, in Südafrika spürbar über dem jeweiligen Vorjahresniveau liegen.

Deutschland

Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2024 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen leicht über dem Vorjahresniveau liegen wird.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen erwarten wir ebenfalls, dass die Zahl der Zulassungen 2024 den Vorjahreswert leicht übertrifft.

Nordamerika

Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Dabei dürften weiterhin überwiegend Modelle aus den SUV- und Pickup-Segmenten gefragt sein. Zudem ist zu erwarten, dass die Neuzulassungen vollelektrischer Fahrzeuge stark zunehmen werden. In Kanada wird die Zahl der Neuzulassungen voraussichtlich ebenfalls leicht über dem Niveau des Vorjahreswertes liegen. Auch für Mexiko erwarten wir einen im Vergleich zum Berichtsjahr leichten Anstieg der Neuzulassungen.

Südamerika

Die südamerikanischen Märkte für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge werden wegen ihrer Abhängigkeit von der globalen Rohstoffnachfrage stark von der Entwicklung der Weltwirtschaft beeinflusst. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2024 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt leicht steigen wird. In Brasilien wird das Marktvolumen gegenüber 2023 voraussichtlich spürbar zunehmen. In Argentinien erwarten wir ein Neuzulassungsvolumen, das leicht unter dem Vorjahreswert liegen wird.

Asien-Pazifik

Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2024 voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen. Wir rechnen damit, dass sich das Marktvolumen in China ebenfalls leicht über dem Vergleichswert des Jahres 2023 bewegen wird. Dabei dürften zunehmend reichweitenstarke Plug-in-Hybridmodelle gefragt sein. Beeinträchtigungen können sich aus einer schwächer als erwartet verlaufenden wirtschaftlichen Erholung sowie aus der Verschärfung geopolitischer Spannungen ergeben. Insbesondere der Handelskonflikt zwischen China und den USA dürfte – sofern sich keine Lösung abzeichnet – das Geschäfts- und Verbrauchervertrauen weiter belasten. Den indischen und den japanischen Markt erwarten wir auf dem Vorjahresniveau.

Bei den leichten Nutzfahrzeugen wird das Neuzulassungsvolumen in der Region Asien-Pazifik 2024 voraussichtlich leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen. Für den chinesischen Markt rechnen wir mit einer Entwicklung leicht unter dem Vorjahresniveau. In Indien erwarten wir für 2024 ein Volumen auf dem Niveau des Berichtsjahres. Für den japanischen Markt gehen wir von einem Volumen leicht unter dem Wert des Vorjahres aus.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Wir erwarten für 2024, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich spürbar negativ entwickeln werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen.

Für die 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) wird ein spürbarer Marktrückgang erwartet. Im Berichtsjahr konnte bereits ein Großteil der aufgestauten Lkw-Nachfrage der letzten Jahre bedient werden, sodass sich diese im Jahr 2024 wieder normalisieren wird. In der Türkei rechnen wir mit einem deutlichen Rückgang der Nachfrage. In Südafrika gehen wir von einer Nachfrage auf dem Niveau des Vorjahres aus. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) erwarten wir einen spürbaren Rückgang an Neuzulassungen. Für Brasilien gehen wir davon aus, dass sich die Nachfrage nach einem schwachen Jahr 2023, das von einer neuen Emissionsgesetzgebung geprägt war, wieder erholen und spürbar über dem Vorjahr liegen wird.

Für die Jahre 2025 bis 2028 rechnen wir im Durchschnitt mit einem konstanten Niveau auf den relevanten Lkw-Märkten.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2024 mit einer Nachfrage spürbar über dem Niveau des Vorjahres mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen. In der Region EU27+3 erwarten wir eine Entwicklung auf dem Niveau des Vorjahres. Für den Bereich der Schulbusse in den USA und Kanada gehen wir von einem deutlichen Anstieg aus. Für den Busmarkt in Mexiko gehen wir aufgrund der sehr starken Entwicklung im Berichtsjahr von einem deutlichen Volumenrückgang aus. In Brasilien werden die Neuzulassungen voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahres liegen.

Für die Jahre 2025 bis 2028 erwarten wir auf den relevanten Märkten insgesamt eine im Durchschnitt konstante Nachfrage nach Bussen.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

Für das Jahr 2024 rechnen wir im Bereich Power Engineering grundsätzlich mit einem weiterhin herausfordernden Marktumfeld. Die aktuelle geopolitische Lage sowie die Entwicklung der Energie- und Rohstoffpreise tragen weiterhin zur anhaltenden Verunsicherung in nahezu allen Märkten bei.

Das Marktvolumen im Bereich der Handelsschifffahrt wird im Jahr 2024 im Vergleich zum Berichtsjahr auf einem stabilen Niveau erwartet. Es wird mit einer steigenden Nachfrage nach Neubauten von Massengutfrachtern und Tankern gerechnet, während für die Nachfrage nach Containerschiffen und LNG-Tankern ein niedrigeres Niveau erwartet wird. Die Bereiche außerhalb der Handelsschifffahrt dürften im Vergleich zum Jahr 2023 auf höherem Niveau liegen. Im Bereich der Kreuzfahrtschiffe ist durch die wieder steigende Nachfrage nach Reiseaktivitäten eine Verbesserung zu erwarten. Im Markt für Passagierfähren wird ebenfalls von einem höheren Niveau ausgegangen. Bei Behördenschiffen rechnen wir weiterhin mit einer stabil hohen Nachfrage. Im Offshore-Sektor wird mit weiteren Neubestellungen von Spezialanwendungen gerechnet, beispielsweise für den Bereich der Offshore-Spezialschiffe für Windanlagen. Insgesamt erwarten wir für den Marinemarkt ein zum Berichtsjahr 2023 vergleichbares Niveau bei einem weiterhin anhaltenden Wettbewerbs- und Preisdruck. Generell bleibt der Fokus auf dem Neubau von hoch effizienten Schiffen unter Einhaltung zukünftiger Emissionsziele.

Der Markt für Energieerzeugung wird sich im Jahr 2024 weiterhin im Umbruch befinden. Die Unsicherheit in Bezug auf nachhaltige und zukunftssichere Energieerzeugung wird insbesondere in den Ländern bestehen, die sich auf klare klimaneutrale Ziele festgelegt haben. Weiterhin sind die in diesen Ländern oft noch nicht vollständig ausgearbeiteten Rahmenbedingungen für den Ausbau der Infrastruktur für CO_2-neutrale Kraftstoffe ein Grund für das vorsichtige Investitionsverhalten. Im Kerngeschäft sehen wir vor allem in Europa den Bedarf an dezentralen, wasserstofffähigen Kraftwerksanlagen, außerhalb Europas wird sich die Nachfrage nach ammoniakfähigen Motoren erhöhen. Mit einem zunehmenden Anteil erneuerbarer Energien in den Versorgungsnetzen wird eine global weiter steigende Nachfrage nach Balancing-Anlagen erwartet. Diese decken den Leistungsbedarf in Dunkelflauten, wenn der Anteil erneuerbarer Energien zur Gewährleistung der Versorgungssicherheit nicht ausreicht. Weiterhin wird eine positive Entwicklung der Nachfrage nach großen Elektrolyseuren sowie nach Power-to-

Methan- und Power-to-Methanol-Anlagen erwartet. Wir sehen in diesen Bereichen global ein sehr dynamisches Wettbewerbsumfeld mit neuen Anbietern und länderübergreifenden Kooperationen. Sowohl im Kerngeschäft als auch bei den Power-to-X-Lösungen wird neben den Risiken einer nach wie vor fehlenden Preisstabilität auf den Märkten und Engpässen in den Lieferketten ein starker Wettbewerbs- und Preisdruck erwartet.

Im Bereich der Turbomaschinen erwarten wir im Jahr 2024 eine anhaltende Nachfrage für neue Anwendungen im Zusammenhang mit der Energiewende und dem Klimaschutz. Unser traditionelles Geschäft wird von einem hohen Niveau aus etwas zurückgehen, vor allem im Bereich der Öl- und Gasförderung. Wir gehen allerdings von einer weiterhin hohen Auslastung der Produktionsanlagen aus, bei einem Wettbewerbsumfeld auf bisherigem Niveau.

Sowohl im After-Sales-Markt für Motoren in der Marine- und Kraftwerkssparte als auch im After-Sales-Markt für Turbomaschinen erwarten wir für das Jahr 2024 eine weiterhin solide Nachfrage, die sich dennoch unter dem Niveau des Berichtsjahres bewegen sollte und mit den Unsicherheiten der angespannten geopolitischen Lage behaftet ist.

In den Jahren 2025 bis 2028 gehen wir von einer wachsenden Nachfrage in den Märkten für Power Engineering aus. Deren Höhe und zeitlicher Verlauf wird in den einzelnen Geschäftsfeldern jedoch variieren. Hierbei ist zudem abzuwarten, wie lange die Märkte von den großen Einflussfaktoren der globalen Konflikte und der Entwicklung im Energiesektor beeinträchtigt sein werden.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2024 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben. Unsicherheiten können sich aus anhaltenden Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben, zusätzlich verstärkt durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts und die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Zudem kann das gestiegene Zinsniveau Druck auf die Nachfrage nach Finanzdienstleistungen ausüben. Wir gehen davon aus, dass in Schwellenmärkten mit bisher niedriger Marktdurchdringung die Nachfrage steigen wird. In Regionen mit bereits entwickelten automobilen Finanzdienstleistungsmärkten wird sich der Trend voraussichtlich fortsetzen, Mobilität zu möglichst geringen Gesamtkosten zu erwerben. Die im europäischen Finanzdienstleistungsgeschäft mit Einzelkunden begonnene Verschiebung von Finanzierung zu Leasing wird sich weiter fortsetzen. Integrierte Gesamtlösungen, die mobilitätsnahe Dienstleistungsmodule wie Versicherungen und innovative Servicepakete einschließen, dürften an Bedeutung gewinnen. Zusätzlich rechnen wir damit, dass die Nachfrage nach neuen Mobilitätsformen, etwa nach Vermiet- oder Auto-Abo-Modellen, sowie nach integrierten Mobilitätsdienstleistungen, zum Beispiel Parken, Tanken und Laden, zunehmen wird. Wir erwarten eine zunehmende Bedeutung des Direktgeschäfts zwischen Herstellern und Kunden. Zur Förderung dieses Geschäfts wird die nahtlose Integration von Finanzdienstleistungen in das Online-Fahrzeugangebot zunehmend wichtiger. Auch in den Jahren 2025 bis 2028 wird dieser Trend unserer Einschätzung nach anhalten.

Im Bereich der mittelschweren und schweren Nutzfahrzeuge sehen wir in den Schwellenländern eine steigende Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten. Insbesondere in diesen Ländern unterstützen Finanzierungslösungen den Fahrzeugabsatz und sind daher ein wesentlicher Bestandteil des Verkaufsprozesses. Auf den entwickelten Märkten erwarten wir 2024 einen erhöhten Bedarf an Telematikdiensten und Serviceleistungen, mit denen sich die Gesamtbetriebskosten senken lassen. Diese Entwicklung wird sich voraussichtlich auch in den Jahren 2025 bis 2028 fortsetzen.

WECHSELKURSENTWICKLUNG

Im Jahr 2023 wertete der Euro im Jahresdurchschnitt gegenüber dem US-Dollar leicht auf, nachdem der Euro im Vorjahr aufgrund hoher Unsicherheit der globalen wirtschaftlichen Entwicklung vergleichsweise schwach war. Auch gegenüber dem britischen Pfund wertete der Euro im Jahresdurchschnitt leicht auf. Gegenüber den Währungen der Schwellenländer entwickelte sich der Euro heterogen. Vor allem der argentinische Peso und die türkische Lira verloren aufgrund der anhaltend außerordentlich hohen Inflationsraten gegenüber der europäischen Gemeinschaftswährung an Wert. Gegenüber dem brasilianischen Real blieb der Wert des Euro im Jahresdurchschnitt nahezu unverändert. Der mexikanische Peso war dagegen im Durchschnitt gegenüber der Gemeinschaftswährung deutlich stärker als im Jahr 2022. Der chinesische Renminbi und die Währungen einiger asiatischer Schwellenländer sowie der südafrikanische Rand werteten gegenüber dem Euro im Jahresvergleich ab. Für 2024 erwarten wir eine leichte Aufwertung des Euro im Verhältnis zum US-Dollar und rechnen mit einem ähnlichen Währungskursverhältnis zum britischen Pfund wie im Berichtsjahr. Der chinesische Renminbi, der brasilianische Real, der mexikanische Peso, der südafrikanische Rand und die türkische Lira sollten annahmegemäß in unterschiedlichem Ausmaß abwerten. Aufgrund der kritischen wirtschaftlichen Situation in Argentinien und der Unsicherheiten infolge der Präsidentschaftswahl wird für den argentinischen Peso eine starke Abwertung angenommen. Für die Jahre 2025 bis 2028 gehen wir von einer Stabilisierung des Euro im Verhältnis zu den wesentlichen Währungen aus, während sich die relative Währungsschwäche in den oben erwähnten Schwellenländern vermutlich fortsetzen sollte. Das sogenannte Eventrisiko – das Risiko nicht vorhersehbarer Marktentwicklungen – bleibt dabei jedoch grundsätzlich bestehen.

ZINSENTWICKLUNG

Die geldpolitische Trendwende, die im Jahr 2022 in vielen Ländern aufgrund der anhaltend hohen Inflationsraten – unter anderem infolge des Russland-Ukraine- Konflikts – begann, setzte sich im Berichtsjahr fort. Das weltweite Zinsniveau wurde im Geschäftsjahr 2023 weiter angehoben. In fast allen großen westlichen Industrieländern nahmen die nationalen Notenbanken entsprechende Anpassungen ihrer Leitzinsen vor, um die zum Teil anhaltend und vergleichsweise hohen Preissteigerungsraten weiter zu moderieren. Auch in vielen Schwellenländern waren Erhöhungen zu verzeichnen. Die weitere Veränderung der Leitzinsen in 2024 wird in den jeweiligen Ländern auf der einen Seite von der weiteren Inflationsentwicklung und auf der anderen Seite von dem Ausmaß eines möglichen wirtschaftlichen Abschwungs abhängen. Insgesamt gehen wir für 2024 von einem im Durchschnitt gegenüber dem Jahr 2023 verhältnismäßig leicht erhöhten Zinsniveau aus. Für die Jahre 2025 bis 2028 erwarten wir, dass die Zinssätze auf einem relativ hohen Niveau verharren werden.

ENTWICKLUNG DER ROHSTOFFPREISE

Nachdem im Jahr 2022 die Volatilität und Preisanstiege vieler Roh- und Einsatzstoffe aufgrund des Russland-Ukraine-Konflikts vergleichsweise hoch waren, beruhigten sich die Rohstoffmärkte im Geschäftsjahr 2023 weitestgehend. Insgesamt lagen die Rohstoffpreise im Vergleich zum Jahr 2022 auf einem niedrigeren Niveau. Im Gesamtjahresvergleich verringerten sich die durchschnittlichen Preise für die Rohstoffe Kokskohle, Kobalt, Lithium, Rohöl, Nickel, Aluminium und Naturkautschuk deutlich. Die durchschnittlichen Preisrückgänge der Rohstoffe Kupfer und Blei waren vergleichsweise weniger stark ausgeprägt. Das Preisniveau der Edelmetalle Rhodium und Palladium verzeichnete im Gesamtjahresdurchschnitt ebenfalls einen deutlichen Rückgang, während der Preis für Platin im Vergleich zum Vorjahr stabil blieb. Für 2024 erwarten wir für einige Rohstoffe aufgrund der technologischen Transformation und bedingt durch Angebotsüberhänge weiterhin rückläufige Preise, während wir bei dem überwiegenden Anteil der Rohstoffe angesichts der erwarteten Erholung der globalen Wirtschaft von Preisanstiegen ausgehen. Für die Jahre 2025 bis 2028 rechnen wir mit einer weiterhin volatilen Entwicklung auf den Rohstoffmärkten.

MODELLNEUHEITEN IM JAHR 2024

Die Marke Volkswagen Pkw wird im Jahr 2024 den vollelektrischen ID.7 Tourer auf den Markt bringen. Die Modelle T-Cross und Tiguan bekommen eine Produktaufwertung. Außerdem geht die neunte Generation des Passat an den Start, die auf dem weiterentwickelten Modularen Querbaukasten MQB Evo basiert. Zum 50-jährigen Jubiläum der Ikone Golf bekommt die aktuelle Generation des Bestsellers ein Update.

Škoda wird 2024 den neuen Kodiaq und die vierte Generation des Superb einführen. Der Octavia bekommt eine Produktaufwertung. Im zweiten Halbjahr wird außerdem der vollelektrische Elroq präsentiert.

Die Marke CUPRA wird den sportlichen SUV Tavascan einführen, ihr zweites vollelektrisches Modell nach dem Born. Darüber hinaus wird CUPRA den elektrifizierten SUV Terramar vorstellen. Der Formentor wird mit einer neuen Generation von Plug-in-Hybridantrieben erhältlich sein, die im Elektrobetrieb Reichweiten von bis zu rund 100 km bieten. Der Born erhält eine Produktaufwertung.

SEAT wird den Leon aufwerten – sowohl als 5-Türer als auch als Sportstourer. Mit der neuen Generation von Plug-in-Hybridantrieben kann er im elektrischen Betrieb größere Reichweiten zurücklegen. Die Baureihe Arona wird um eine limitierte FR-Edition erweitert.

Audi präsentiert im Jahr 2024 eine Vielzahl an neuen Modellen. Allen voran starten auf der Elektro-Plattform PPE die vollelektrischen Q6 e-tron und A6 e-tron. Bei den Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren folgen in der zweiten Jahreshälfte die erneuerte A5-Familie sowie der Q5. Bereits Anfang des Jahres bekam die Modellreihe A3 ein umfangreiches Update.

Porsche plant für das Jahr 2024 die Neuauflage mehrerer Modellreihen, darunter der Macan und der Panamera, sowie die Einführung von weiteren Produkthighlights.

Bentley wird 2024 sein Angebot bei Hybridfahrzeugen erweitern.

Mit dem California CONCEPT gab Volkswagen Nutzfahrzeuge bereits 2023 einen Ausblick auf den New California, der 2024 auf den Markt kommen wird.

Die TRATON GROUP wird die Elektromobilität und das autonome Fahren weiter vorantreiben.

MAN bringt 2024 mit dem MAN eTGX für den Fernverkehr und dem MAN eTGS für den Lieferverkehr die ersten vollelektrischen Langstrecken-Lkw auf den Markt.

Volkswagen Truck & Bus wird sein Modell eDelivery auf weiteren Märkten einführen.

Navistar treibt als zweite Marke der TRATON GROUP die Anwendung des integrierten 13-Liter-Antriebsstrangs über ein breites Produktportfolio voran.

Ducati führt 2024 neben der DesertX Rally die Hypermotard 698 Mono mit einem neuen leistungsstarken Einzylindermotor ein. Die beliebte Multistrada-Familie wird um die Multistrada V4 S Grand Tour sowie die sportliche Multistrada V4 RS ergänzt.

INVESTITIONS- UND FINANZPLANUNG

Um den Bedürfnissen der Menschen nach individueller, nachhaltiger und vollvernetzter Mobilität gerecht werden zu können und so die Zukunftsfähigkeit des Volkswagen Konzerns zu stärken, mobilisieren wir weiter unsere Innovations- und Technologiekräfte und treiben die Transformation von Volkswagen zu einem Anbieter nachhaltiger Mobilität voran. Dabei wollen wir unsere Skalenvorteile nutzen und größtmögliche Synergien heben.

In unserer aktuellen Planung für das Jahr 2024 entfällt der Großteil der Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) auf neue Produkte und die anhaltende Elektrifizierung unserer Standorte, unseres Modellportfolios sowie die Weiterentwicklung unserer Plattformen. Beispiele hierfür sind die rein elektrische Plattform für unsere Volumenmarken – der Modulare E-Antriebs-Baukasten (MEB) und die Premium Plattform Elektrik (PPE) für unsere Fahrzeuge im Premium- und Sportsegment. Darüber hinaus entwickeln wir mit der Scalable Systems Platform (SSP) eine Nachfolgerplattform, die die Anforderungen der Volumen-, Premium- und Luxusmarken zukünftig hoch synergetisch bündeln soll. Zudem legen wir einen Schwerpunkt auf die zunehmende Digitalisierung unserer Fahrzeuge und Standorte und erhöhen hier unsere Investitionen. Außerdem liegt ein starker Fokus auf dem Aufbau von Batteriefertigungen mit dem Ziel, eine selbst kontrollierte Batterielieferkette zu etablieren. Insbesondere gilt dies auch für den nordamerikanischen Markt in dem wir mit der Neugründung der

Marke Scout unsere Aktivitäten deutlich ausgebaut haben. Ein weiteres Augenmerkt liegt auf einer zunehmenden Präsenz im chinesichen Markt, in dem wir unsere lokalen Aktivitäten ebenfalls erhöhen werden.

Neben den Sachinvestitionen umfasst die Investitionstätigkeit auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten. Sie spiegeln ebenso wie die Sachinvestitionen unter anderem die Vorleistungen für die Erneuerung und Elektrifizierung der Modellpalette, sowie für Digitalisierung und Zukunftstechnologien wider. Darin enthalten sind auch die Leistungen der CARIAD, die die Softwarearchitektur der Zukunft synergetisch für die Fahrzeuge der Konzernmarken entwickelt.

Mit den Investitionen in unsere Werke und Modelle, in die Entwicklung elektrifizierter Antriebe, Plattformen sowie in die Digitalisierung schaffen wir die Voraussetzung für profitables, nachhaltiges Wachstum bei Volkswagen. In den Investitionen enthalten sind auch verpflichtende Umfänge, die auf Entscheidungen aus abgeschlossenen Geschäftsjahren beruhen. Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2024 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 13,5 und 14,5 % liegt.

Wir wollen die Investitionen im Automobilbereich aus eigener Kraft finanzieren und gehen davon aus, dass der Cashflow aus dem laufenden Geschäft den Investitionsbedarf des Konzernbereichs Automobile übertreffen wird. Den Netto-Cashflow des Jahres 2024 erwarten wir zwischen 4,5 und 6,5 Mrd. €. Darin enthalten sind insbesondere Zukunftsinvestitionen sowie Liquiditätsabflüsse aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten für das Geschäftsfeld Battery, die eine wichtige Säule der Transformation des Volkswagen Konzerns darstellen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2024 voraussichtlich zwischen 39 und 41 Mrd. € liegen.

Diese Planung beruht auf den derzeitigen Strukturen des Volkswagen Konzerns.

Unsere At Equity einbezogenen Joint Ventures in China sind nicht in den oben genannten Zahlen enthalten. Für 2024 planen diese Gemeinschaftsunternehmen in die Elektromobilität, die weitere Optimierung des Modellportfolios, die Entwicklung neuer Mobilitätslösungen sowie in die Digitalisierung zu investieren. Die Sachinvestitionen werden dabei voraussichtlich über dem Niveau von 2023 liegen und aus eigenen Mitteln finanziert werden.

Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen planen wir für 2024 Investitionen, die unter dem Wert des Vorjahres liegen. Im Working Capital gehen wir davon aus, dass die Entwicklung des Vermietvermögens und der Forderungen aus Leasing-, Kunden- und Händlerfinanzierungen zu einer Mittelbindung führen wird, die fast zur Hälfte aus dem Brutto-Cashflow finanziert werden soll. Wie in der Branche üblich, soll der verbleibende Mittelbedarf vor allem durch unbesicherte Anleihen am Geld- und Kapitalmarkt, die Ausgabe von Asset Backed Securities, Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft sowie durch die Nutzung internationaler Kreditlinien gedeckt werden.

GESAMTAUSSAGE ZUR VORAUSSICHTLICHEN ENTWICKLUNG

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2023 verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Zudem können sich Unsicherheiten aus Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts und der Auseinandersetzungen im Nahen Osten verstärken und zu insbesondere steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2024 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2024 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das leicht über dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2024 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2024 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich deutlich übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2024 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls leicht steigen wird. Auch die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2024 voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Wir erwarten für 2024, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich spürbar negativ entwickeln werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2024 mit einer Nachfrage spürbar über dem Niveau des Vorjahres mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2024 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir rechnen damit, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2024 unter herausfordernden Marktbedingungen gegenüber dem Vorjahr um bis zu 3 % wachsen.

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

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern und den Bereich Pkw im Jahr 2024, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um bis zu 5 % übertreffen. Die operative Umsatzrendite für den Konzern und den Bereich Pkw wird voraussichtlich zwischen 7 und 7,5 % liegen. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei ebenfalls bis zu 5 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 8,5 und 9,5 % aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse um bis zu 2 % über denen des Vorjahres und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit 3 bis 7 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen und einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,0 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2024 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 13,5 und 14,5 % liegt. Den Netto-Cashflow des Jahres 2024 erwarten wir zwischen 4,5 und 6,5 Mrd. €. Darin enthalten sind insbesondere Zukunftsinvestitionen sowie Liquiditätsabflüsse aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten für das Geschäftsfeld Battery, die eine wichtige Säule der Transformation des Volkswagen Konzerns darstellen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2024 voraussichtlich zwischen 39 und 41 Mrd. € liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Risiko- und Chancenbericht

(ENTHÄLT DEN BERICHT NACH § 289 ABS. 4 HGB)

Für den nachhaltigen Erfolg unseres Unternehmens ist es entscheidend, dass wir die Risiken und Chancen, die sich aus unserer Geschäftstätigkeit ergeben, frühzeitig erkennen und vorausschauend steuern. Der verantwortungsvolle Umgang mit den Risiken wird im Volkswagen Konzern durch ein umfassendes Risikomanagement- und ein Internes Kontrollsystem unterstützt.

In diesem Kapitel erläutern wir zunächst die Zielsetzung und den Aufbau des Risikomanagementsystems (RMS) sowie des Internen Kontrollsystems (IKS) des Volkswagen Konzerns und beschreiben diese Systeme, auch mit Blick auf den Rechnungslegungsprozess. Im Anschluss stellen wir die wesentlichen Risiken und Chancen dar, die sich im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit ergeben.

ZIELSETZUNG DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS

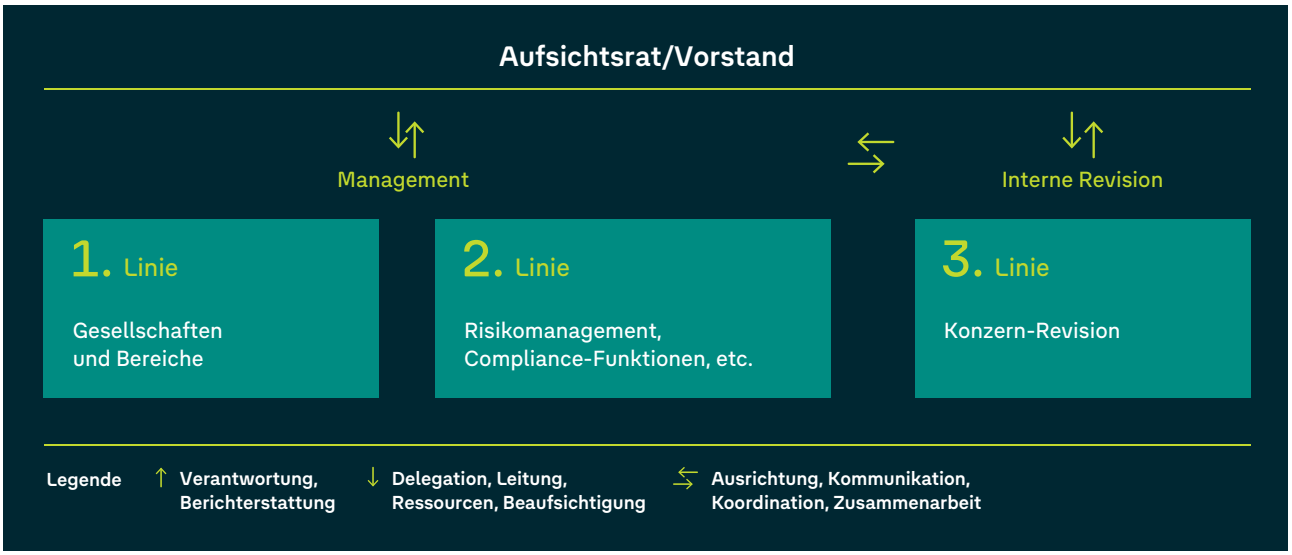
Den nachhaltigen Erfolg des Volkswagen Konzerns können wir nur sicherstellen, indem wir die Risiken und Chancen aus unserer Geschäftstätigkeit frühzeitig identifizieren, zutreffend bewerten sowie effektiv und effizient steuern. Mit Hilfe des RMS und des IKS sollen potenzielle Risiken frühzeitig erkannt werden, um mit geeigneten Maßnahmen gegenzusteuern und so drohenden Schaden für das Unternehmen abwenden und eine Bestandsgefährdung ausschließen zu können.

Die Einschätzung der Eintrittswahrscheinlichkeit und des Ausmaßes zukünftiger Ereignisse und Entwicklungen unterliegt naturgemäß Unsicherheiten. Wir sind uns daher bewusst, dass selbst das beste RMS nicht alle potenziellen Risiken vorhersehen kann und auch das beste IKS regelwidrige Handlungen niemals vollständig verhindern kann.

AUFBAU DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS

Die organisatorische Ausgestaltung des RMS und IKS des Volkswagen Konzerns basiert auf dem international anerkannten COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk (COSO: Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission). Der Aufbau des RMS und IKS gemäß dem COSO-Enterprise-Risk-Management-Rahmenwerk bezweckt eine umfassende Abdeckung möglicher Risikobereiche. Konzernweit einheitliche Grundsätze bilden die Basis für den standardisierten Umgang mit Risiken. Chancen werden in den RMS-Prozessen nicht erfasst.

DAS VOLKSWAGEN DREI-LINIEN-MODELL



Ein weiteres zentrales Element des RMS und IKS bei Volkswagen ist das Drei-Linien-Modell, das unter anderem der Dachverband der europäischen Revisionsinstitute (ECIIA) fordert. Diesem Modell folgend verfügt das RMS und IKS des Volkswagen Konzerns über drei Linien, die das Unternehmen vor dem Eintritt wesentlicher Risiken schützen sollen.

Die Mindestanforderungen an das RMS und an das IKS einschließlich des Drei-Linien-Modells sind konzernweit in einer Richtlinie festgelegt, werden regelmäßig überprüft und weiterentwickelt. Zudem werden regelmäßig Schulungen zum RMS und IKS angeboten.

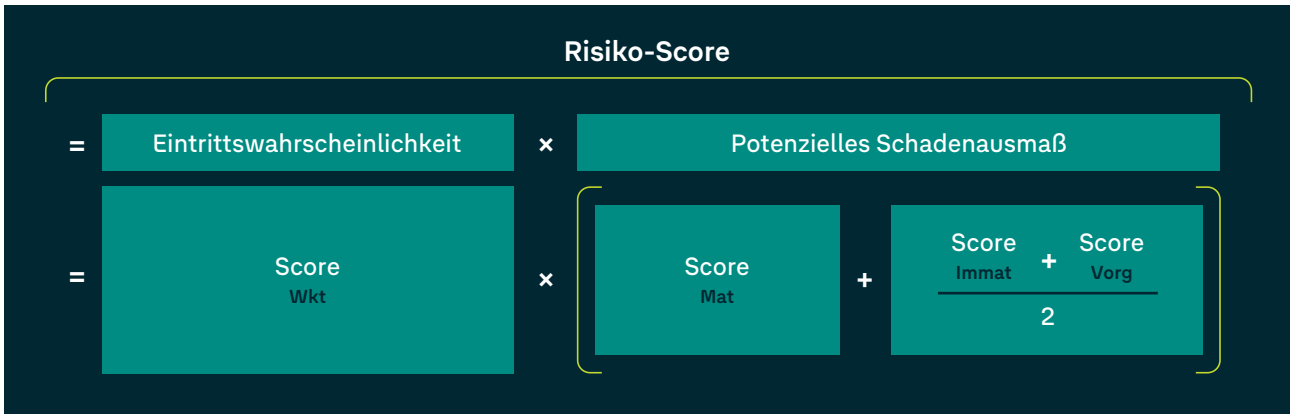
In einem gesonderten Vorstandsausschuss „Risikomanagement“ werden zudem vierteljährlich die wesentlichen Aspekte des RMS und des IKS behandelt, um

- die Transparenz über die wesentlichen Risiken des Konzerns und deren Steuerung weiter zu erhöhen,
- Einzelsachverhalte zu erörtern, sofern diese ein wesentliches Risiko für den Konzern darstellen,
- Empfehlungen zur Weiterentwicklung des RMS und des IKS auszusprechen sowie
- den offenen Umgang mit Risiken zu unterstützen und eine offene Risikokultur zu fördern.

Erste Linie: Operatives Risikomanagement und IKS

Die operativen Risikomanagement- und Internen Kontrollsysteme der einzelnen Konzerngesellschaften und -bereiche bilden die vorderste Linie. Das RMS und das IKS sind integrale Bestandteile der Aufbau- und Ablauforganisation des Volkswagen Konzerns. Ereignisse, die ein Risiko begründen können, werden dezentral in den Geschäftsbereichen und in den Konzerngesellschaften identifiziert und beurteilt. Gegenmaßnahmen werden eingeleitet, die verbleibenden potenziellen Auswirkungen bewertet und bei Bedarf zeitnah in die Planungen eingearbeitet. Wesentliche Risiken werden anlassbezogen an die relevanten Gremien gemeldet. Die Ergebnisse des operativen Risikomanagements fließen kontinuierlich in die Planungs- und Kontrollrechnungen ein. Zielvorgaben, die in den Planungsrunden vereinbart wurden, unterliegen so einer permanenten Überprüfung innerhalb revolvierender Planungsüberarbeitungen. Parallel dazu fließen die Ergebnisse der Maßnahmen zur Bewältigung der Risiken zeitnah in die monatlichen Vorausschätzungen zur weiteren Geschäftsentwicklung ein. Somit liegt dem Vorstand über die dokumentierten Berichtswege auch unterjährig ein Gesamtbild der aktuellen Risikolage vor.

ERMITTLUNG DES RISIKO-SCORE



Zweite Linie: Konzern-Risikomanagement und IKS

Ergänzend zum laufenden operativen Risikomanagement richtet die Abteilung Konzern-Risikomanagement vierteljährlich standardisierte Abfragen zur Risikosituation und zur Umsetzung der Gegenmaßnahmen – mittels des sogenannten Risiko-Quartalsprozesses (RQP) – an alle Konzernmarken und wesentliche Konzerngesellschaften. Die Risiken werden dabei in einem Mehraugenprinzip erfasst und freigegeben sowie anschließend durch das Konzern-Risikomanagement plausibilisiert.

Für jedes Risiko wird ein Score-Wert ermittelt, der sich aus der Multiplikation des Kriteriums Eintrittswahrscheinlichkeit (Wkt) mit dem potenziellen Schadenausmaß (Schadenausmaß) ergibt und die Risiken vergleichbar macht. Das Schadenausmaß ergibt sich aus den Kriterien finanzieller Schaden (Mat) sowie Reputationsschaden (Immat) und der potenziellen Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben (Vorg). Für jedes dieser Kriterien wird die getroffene Bewertung einem Score-Wert zwischen 0 und 10 zugeordnet. Dabei werden die Maßnahmen, die zur Risikosteuerung und -kontrolle getroffen wurden, bei der Risikobewertung berücksichtigt (Nettobetrachtung).

Der Score-Wert für die Eintrittswahrscheinlichkeit von über 50 % im Betrachtungszeitraum wird als hoch bezeichnet, bei einer mittleren Einstufung liegt die Eintrittswahrscheinlichkeit mindestens bei 25 %. Für das Kriterium finanzieller Schaden steigt der Score-Wert mit zunehmendem Ausmaß an und erreicht ab 1 Mrd. € den höchsten Score-Wert von 10. Das Kriterium Reputationsschaden kann Ausprägungen von lokaler Vertrauensstörung über den lokalen Vertrauensverlust bis hin zum regionalen oder internationalen Reputationsverlust annehmen. Die potenzielle Gefährdung der Einhaltung von externen rechtlichen Vorgaben wird anhand der potenziellen Auswirkungen auf die lokale Gesellschaft, die Marke oder den Konzern eingestuft.

Risiken aus potenziellen Regelverletzungen (Compliance-Risiken) und aus dem Nachhaltigkeitsumfeld (ESG) sind in diesen Prozess ebenso integriert wie strategische, betriebliche und Berichterstattungsrisiken.

Die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH haben eigenständige RMS beziehungsweise IKS-Prozesse implementiert und berichten regelmäßig an das Konzern-Risikomanagement.

Zur Überprüfung der Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns führt das Konzern-Risikomanagement auf Basis der Risikomeldungen regelmäßig einen Abgleich zwischen der aggregierten Risikolage und der Risikotragfähigkeit durch. Hierbei wird durch eine Simulation geprüft, ob Einzelrisiken durch Kumulation zu einem bestandsgefährdenden Risiko aggregieren können. Im Geschäftsjahr 2023 haben sich keine Hinweise auf eine unzureichende Risikotragfähigkeit des Volkswagen Konzerns ergeben.

Die Risikoberichterstattung an die Gremien der Volkswagen AG erfolgt abhängig von Wesentlichkeitsschwellen. Risiken werden ab einem Risiko-Score von 40 beziehungsweise ab einem potenziellen finanziellen Schaden von 1 Mrd. € dem Vorstand und dem Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats der Volkswagen AG quartalsweise berichtet. Die Berichterstattung berücksichtigt zusätzlich die Risiken aus dem RQP ab einem Risiko-Score von 20.

Darüber hinaus werden bedeutende Änderungen der Risikolage, die kurzfristig beispielsweise durch unerwartete externe Ereignisse entstehen können, anlassbezogen an den Vorstand berichtet. Dies ist dann erforderlich, wenn das Risiko einen potenziellen finanziellen Schaden ab 1 Mrd. € annehmen kann und die Eintrittswahrscheinlichkeit größer als 50 % eingeschätzt wird.

In den vergangenen Jahren wurde zudem ein standardisiertes IKS zur besseren Absicherung von Prozessrisiken entwickelt und in wesentlichen Gesellschaften etabliert. Jährlich erfolgt eine Einführung in weiteren Gesellschaften. Das IKS geht dabei deutlich über die Anforderungen an das rechnungslegungsbezogene IKS hinaus. In 25 Kontrollkatalogen werden den Konzerngesellschaften im Betrachtungsumfang Vorgaben im Hinblick auf abzudeckende Prozessrisiken und Kontrollziele gemacht, um die Wertschöpfungskette standardisiert abzusichern.

Inhaltlich sind neben den Themen zur Finanzberichterstattung beispielsweise Prozessrisiken in der Entwicklung oder der Produktion, im Bereich Compliance sowie für Nachhaltigkeitsthemen adressiert. Die Kontrollkataloge werden in regelmäßigen Abständen auf ihre Aktualität geprüft und erweitert.

Wesentliche Kontrollen zur Abdeckung der Prozessrisiken und Kontrollziele werden zudem auf ihre Wirksamkeit hin getestet; hierbei identifizierte wesentliche Schwachstellen werden an die zuständigen Gremien der Volkswagen AG berichtet und in den Fachbereichen behoben.

Wie der RQP wird auch das standardisierte IKS durch das IT-System Riskradar unterstützt.

Im Rahmen unserer kontinuierlichen Überwachungs- und Verbesserungsprozesse optimieren wir das RMS und IKS regelmäßig. Dabei tragen wir internen und externen Anforderungen gleichermaßen Rechnung. Als Bestandteil des RMS ist auch unser Compliance-Managementsystem (CMS) diesen Kontroll- und Anpassungsmechanismen entsprechend unterworfen. Fallweise begleiten externe Experten die kontinuierliche Weiterentwicklung unseres RMS, CMS und IKS.

Dritte Linie: Prüfung durch die Konzern-Revision

Die Konzern-Revision unterstützt den Vorstand dabei, die verschiedenen Geschäftsbereiche und Unternehmenseinheiten im Konzern zu überwachen. Sie überprüft das Risikofrüherkennungssystem sowie den Aufbau und die Umsetzung des RMS, des IKS und des CMS regelmäßig im Rahmen ihrer unabhängigen Prüfungshandlungen. Der vom Vorstand verabschiedete Prüfungsplan umfasst die erste und zweite Linie, also neben den operativen Einheiten auch die risikomitigierenden Funktionen.

RISIKOFRÜHERKENNUNGSSYSTEM

Durch die zuvor beschriebenen Elemente des RMS und IKS (erste und zweite Linie) werden die Anforderungen an ein Risikofrüherkennungssystem erfüllt. Die Risikolage des Unternehmens wird erfasst, bewertet und dokumentiert und erfüllt somit auch die gesetzlichen Anforderungen. Unabhängig davon überprüft der Abschlussprüfer jährlich die hierfür implementierten Verfahren und Prozesse sowie die Angemessenheit der Dokumentation. Die Risikomeldungen werden dabei stichprobenartig in vertiefenden Interviews mit den betreffenden Bereichen und Gesellschaften auf ihre Plausibilität und Angemessenheit hin geprüft. Der Abschlussprüfer prüft das in das Risikomanagementsystem integrierte Risikofrüherkennungssystem auf seine grundsätzliche Eignung, bestandsgefährdende Risiken frühzeitig erkennen zu können, und beurteilt gemäß § 317 Abs. 4 HGB die Funktionsfähigkeit des Risikofrüherkennungs- und Überwachungssystems.

Darüber hinaus werden in den Unternehmen des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen turnusmäßige Kontrollen im Rahmen der Jahresabschlussprüfung durchgeführt. Als Kreditinstitut unterliegt die Volkswagen Bank GmbH mit ihren Tochterunternehmen der Aufsicht der Europäischen Zentralbank und die Volkswagen Leasing GmbH als Finanzdienstleistungsinstitut sowie die Volkswagen Versicherung AG als Versicherungsunternehmen der jeweiligen Fachaufsicht der Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht (BaFin). Im Rahmen des turnusmäßigen aufsichtsrechtlichen Überprüfungsprozesses sowie im Rahmen unregelmäßiger Prüfungen beurteilt die zuständige Aufsichtsbehörde, ob die Regelungen, Strategien, Verfahren und Mechanismen ein solides Risikomanagement und eine solide Risikoabdeckung gewährleisten. Daneben prüft der Prüfungsverband deutscher Banken die Volkswagen Bank GmbH in unregelmäßigen Abständen.

Die Volkswagen Financial Services AG betreibt ein System zur Risikofrüherkennung und -steuerung. Damit soll gewährleistet werden, dass die jeweils lokal geltenden regulatorischen Anforderungen eingehalten werden. Es ermöglicht zugleich eine angemessene und wirksame Risikosteuerung auf Gruppenebene. Wesentliche Bestandteile davon werden regelmäßig im Rahmen der Jahresabschlussprüfung überprüft.

ÜBERWACHUNG DER WIRKSAMKEIT DES RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS UND DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS

In die Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG fließen neben den Ergebnissen aus der kontinuierlichen Überwachung und Verbesserung des RMS und IKS auch die Evaluation der unternehmensweiten Risikosituation auf Basis des RQP und die Darstellung der Ergebnisse des internen Kontrollprozesses auf Basis des standardisierten IKS sowie der nachgelagerten Kontrollsysteme einzelner Marken ein.

Basierend darauf wird einmal jährlich in einer Vorstandssitzung der Volkswagen AG eine Gesamtaussage über die Angemessenheit und Wirksamkeit unseres RMS, CMS und IKS getroffen. Dem Vorstand liegen keine Hinweise vor, dass unser RMS und IKS im Geschäftsjahr 2023 in ihrer jeweiligen Gesamtheit nicht angemessen oder nicht wirksam gewesen wären.

Dessen ungeachtet gibt es inhärente Beschränkungen der Wirksamkeit eines jeden Risikomanagement-, Compliance-Management- und Kontrollsystems. Auch ein als angemessen und wirksam beurteiltes System kann beispielsweise nicht sicherstellen, dass alle tatsächlich eintretenden Risiken vorab aufgedeckt oder jedwede Prozessstörungen unter allen Umständen ausgeschlossen werden.

RISIKOMANAGEMENT- UND INTEGRIERTES INTERNES KONTROLLSYSTEM IM HINBLICK AUF DEN RECHNUNGSLEGUNGSPROZESS

Der für die Abschlüsse der Volkswagen AG und des Volkswagen Konzerns sowie seiner Tochtergesellschaften maßgebliche rechnungslegungsbezogene Teil des RMS und IKS umfasst Maßnahmen, die gewährleisten sollen, dass die Informationen, die für die Aufstellung des Abschlusses der Volkswagen AG und des Konzernabschlusses sowie des zusammengefassten Lageberichts des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG notwendig sind, vollständig, richtig und zeitgerecht übermittelt werden. Diese Maßnahmen sollen das Risiko einer materiellen Falschaussage in der Buchführung und der externen Berichterstattung minimieren.

Wesentliche Merkmale des Risikomanagement- und integrierten Internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess

Das Rechnungswesen des Volkswagen Konzerns ist grundsätzlich dezentral organisiert. Die Aufgaben des Rechnungswesens nehmen überwiegend die konsolidierten Gesellschaften eigenverantwortlich wahr oder sie werden an Shared Service Center des Konzerns übertragen. Die in Übereinstimmung mit den IFRS und dem Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch aufgestellten Finanzabschlüsse der Volkswagen AG und ihrer Tochtergesellschaften werden grundsätzlich verschlüsselt an den Konzern übermittelt. Für die Verschlüsselung wird ein marktgängiges Produkt verwendet.

Das Volkswagen IFRS Bilanzierungshandbuch, bei dessen Erstellung Meinungen externer Experten berücksichtigt wurden, soll eine einheitliche Bilanzierung und Bewertung auf Grundlage der Vorschriften gewährleisten, die für das Mutterunternehmen anzuwenden sind. Es umfasst insbesondere Konkretisierungen der Anwendung gesetzlicher Vorschriften und branchenspezifischer Sachverhalte. Auch die Bestandteile der Berichtspakete, die die Konzerngesellschaften zu erstellen haben, sind dort im Detail aufgeführt, ebenso wie Vorgaben für die Abbildung und Abwicklung konzerninterner Geschäftsvorfälle sowie für die darauf aufbauende Saldenabstimmung.

Kontrollaktivitäten auf Konzernebene umfassen die Analyse und gegebenenfalls die Anpassung der Meldedaten der von Tochtergesellschaften vorgelegten Finanzabschlüsse. Dabei werden auch die Berichte, die der Abschlussprüfer vorgelegt hat, und die Ergebnisse der Abschlussbesprechungen mit Vertretern der Einzelgesellschaften berücksichtigt. In den Gesprächen werden sowohl die Plausibilität der Einzelabschlüsse als auch wesentliche Einzelsachverhalte bei den Tochtergesellschaften diskutiert. Eine klare Abgrenzung der Verantwortungsbereiche sowie die Anwendung des Vier-Augen-Prinzips sind weitere Kontrollelemente, die – ebenso

wie Plausibilitätskontrollen – bei der Erstellung des Einzel- und des Konzernabschlusses der Volkswagen AG angewendet werden.

Die Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems im Hinblick auf den Rechnungslegungsprozess wird im Rahmen des standardisierten IKS in wesentlichen Gesellschaften systematisch bewertet. Am Beginn stehen eine Risikoanalyse und eine Kontrolldefinition mit dem Ziel, bedeutende Risiken für die Rechnungslegungsprozesse zu identifizieren. Um die Wirksamkeit der Kontrollen zu beurteilen, werden regelmäßig Tests auf Basis von Stichproben durchgeführt. Diese bilden die Grundlage für eine Selbsteinschätzung, ob die Kontrollen angemessen ausgestaltet und wirksam sind.

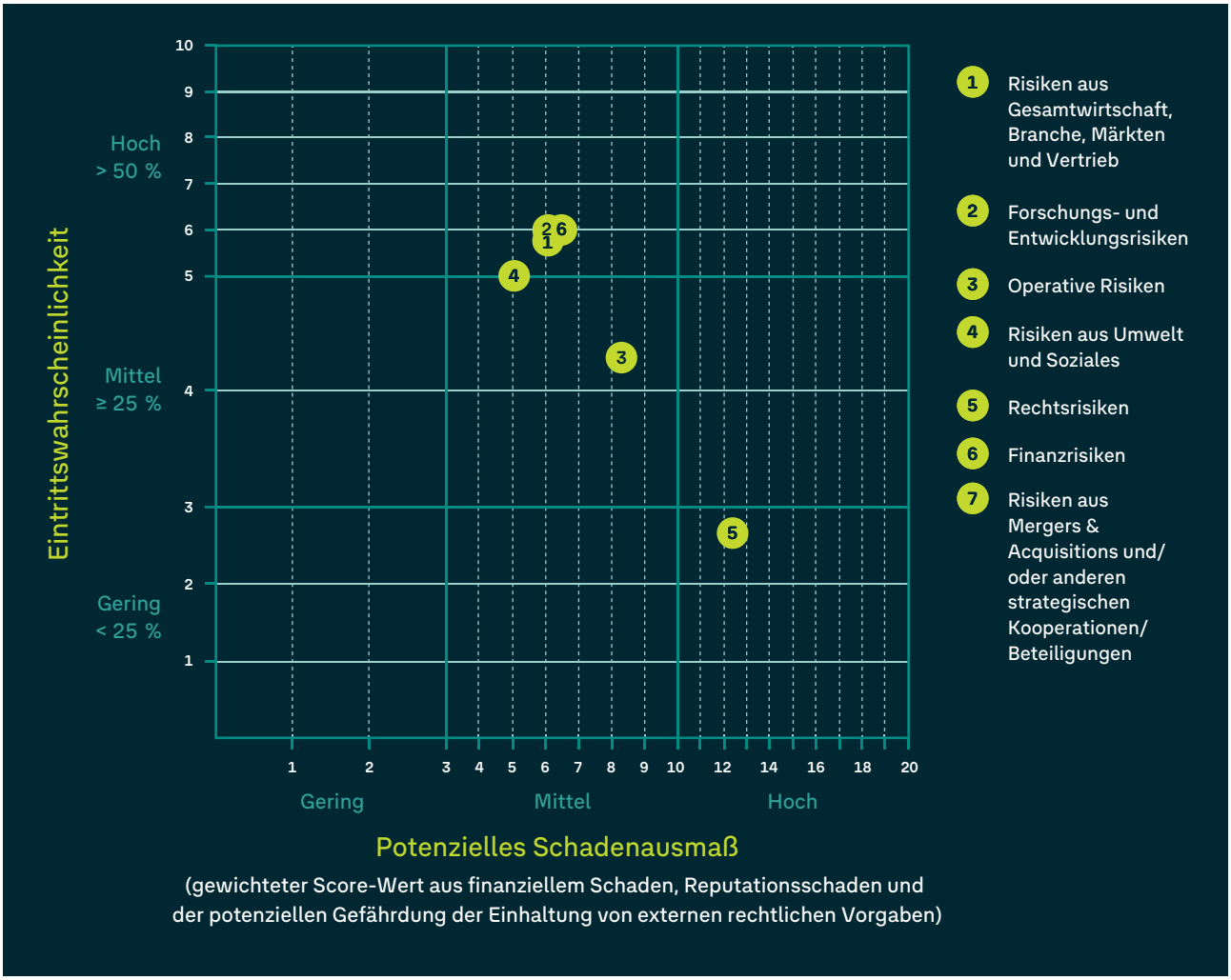
Der zusammengefasste Lagebericht des Volkswagen Konzerns und der Volkswagen AG wird – unter Beachtung der geltenden Vorschriften und Regelungen – zentral unter Einbeziehung der und in Abstimmung mit den Konzerneinheiten und -gesellschaften erstellt.

Das rechnungslegungsbezogene Interne Kontrollsystem wird zudem von der Konzern-Revision im In- und Ausland unabhängig geprüft.

Integriertes Konsolidierungs- und Planungssystem

Mit dem Volkswagen Konsolidierungs- und Unternehmenssteuerungssystem (VoKUs) lassen sich im Volkswagen Konzern sowohl die vergangenheitsorientierten Daten des Rechnungswesens als auch Plandaten des Controllings konsolidieren und analysieren. VoKUs bietet eine zentrale Stammdatenpflege, ein einheitliches Berichtswesen, ein Berechtigungskonzept und erforderliche Flexibilität im Hinblick auf Änderungen der rechtlichen Rahmenbedingungen; es ist somit eine technische Plattform, von der das Konzern-Rechnungswesen und das Konzern-Controlling gleichermaßen profitieren. Für die Überprüfung der Datenkonsistenz verfügt VoKUs über ein mehrstufiges Validierungssystem, das im Wesentlichen die inhaltliche Plausibilität zwischen Bilanz, Gewinn- und Verlustrechnung und Anhang prüft.

DURCHSCHNITTLICHE SCORE-WERTE DER RISIKOKATEGORIEN



RISIKEN UND CHANCEN

In diesem Abschnitt stellen wir die wesentlichen Risiken und Chancen dar, die sich im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit ergeben. Zur besseren Übersicht haben wir die Risiken und Chancen in Kategorien zusammengefasst. Zu Beginn einer jeden Risikokategorie nennen wir die anhand der Risiko-Score-Bewertung aus dem RQP ermittelten größten Risiken ihrer Bedeutung nach. Im Anschluss daran erfolgt die Beschreibung der Einzelrisiken, deren Reihenfolge keiner Bewertung unterliegt. Sofern nicht explizit erwähnt, ergaben sich hinsichtlich der Einzelrisiken und Chancen im Vergleich zum Vorjahr keine wesentlichen Änderungen, wenngleich sich das Gewicht einzelner Risiken verändert hat.

In die Bewertung der Risikokategorien des Volkswagen Konzerns sowie in die Berichterstattung an den Vorstand fließen unter anderem alle an das Konzern-Risikomanagement berichteten Risiken der einbezogenen Einheiten aus dem RQP ab einem Risiko-Score von 20 ein. Die grafische Darstellung der Risikokategorien erfolgt anhand der durchschnittlichen Score-Werte. Für die Risikokategorie „Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen“ wurden im Berichtsjahr keine Risiken mit entsprechenden Werten gemeldet.

Mit Hilfe von Wettbewerbs- und Umfeldanalysen sowie Marktbeobachtungen erfassen wir nicht nur Risiken, sondern auch Chancen, die sich positiv auf die Gestaltung unserer Produkte, die Effizienz ihrer Produktion, ihren Erfolg am Markt und unsere Kostenstruktur auswirken. Risiken und Chancen, von denen wir erwarten, dass sie eintreten, haben wir – soweit einschätzbar – in unserer Mittelfristplanung und unserer Prognose bereits berücksichtigt. Im Folgenden berichten wir daher über interne und externe Entwicklungen als Risiken und Chancen, die nach derzeitigem Kenntnisstand zu einer negativen beziehungsweise positiven Abweichung von unserer Prognose beziehungsweise von unseren Zielen führen können.

Risiken und Chancen aus Gesamtwirtschaft, Branche, Märkten und Vertrieb

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP liegen in negativen Auswirkungen auf die Markt- und Absatzentwicklung auch bedingt durch Handelsbeschränkungen und zunehmenden Protektionismus.

Gesamtwirtschaftliche Risiken und Chancen

Risiken, die ein positives Wachstum der globalen Wirtschaftsleistung verhindern beziehungsweise dämpfen könnten, ergeben sich aus unserer Sicht vor allem aus einer weiteren Eskalation des Russland-Ukraine-Konflikts und der Auseinandersetzungen im Nahen Osten, Turbulenzen an den Finanz-, Energie- und sonstigen Rohstoffmärkten sowie Versorgungsengpässen im Zusammenhang mit Ungleichgewichten zwischen Angebot und Nachfrage. Des Weiteren ergeben sich diese Risiken aus zunehmend protektionistischen Tendenzen und strukturellen Defiziten, die die Entwicklung einzelner fortgeschrittener Volkswirtschaften und Schwellenländer gefährden. Hinzu kommen verstärkt ökologische Herausforderungen, die in unterschiedlicher Intensität belastend auf einzelne Länder und Regionen wirken. Auch der weltweite Übergang von einer expansiven zu einer restriktiveren Geldpolitik in Verbindung mit anhaltend hoher Inflation birgt Risiken im gesamtwirtschaftlichen Umfeld. Die vielerorts hohe Verschuldung im privaten und öffentlichen Sektor trübt die Wachstumsperspektiven und kann ebenfalls zu negativen Marktreaktionen führen. Zudem kann der demografische Wandel eine wachstumshemmende Wirkung haben. Wachstumsrückgänge in wichtigen Ländern und Regionen wirken sich oft unmittelbar auf die Weltkonjunktur aus und sind somit ein zentrales Risiko.

Die wirtschaftliche Entwicklung einiger Schwellenländer wird vor allem durch die Abhängigkeit von Energie- und Rohstoffpreisen sowie von Kapitalimporten, aber auch durch sozio-politische Spannungen gehemmt. Darüber hinaus können sich Risiken aus Korruption, ineffektiven staatlichen Strukturen und fehlender Rechtssicherheit ergeben.

Geopolitische Spannungen und Konflikte sowie Anzeichen einer Fragmentierung der Weltwirtschaft sind ein weiterer wesentlicher Risikofaktor für die Entwicklung einzelner Länder und Regionen. Angesichts der bestehenden starken globalen Verflechtungen können auch lokale Entwicklungen die Weltkonjunktur belasten. Beispielsweise kann eine Eskalation der Konflikte im Nahen Osten oder in Afrika sowie seit Februar 2022 insbesondere zwischen Russland und der Ukraine Verwerfungen auf den weltweiten Energie- und sonstigen Rohstoffmärkten auslösen sowie Migrationstendenzen verstärken. Belastungen können sich auch aus einer Verschärfung der Situation in Ostasien ergeben. Gleiches gilt für gewaltsame Auseinandersetzungen, terroristische Aktivitäten, Cyber-Attacken oder die Verbreitung von Infektionskrankheiten, die kurzfristig zu unerwarteten Marktreaktionen führen können.

Insgesamt gehen wir für 2024 davon aus, dass die Weltwirtschaft mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Aufgrund der genannten Risikofaktoren sowie von zyklischen und strukturellen Aspekten ist jedoch auch ein Einbruch des Weltwirtschaftswachstums oder eine Phase mit unterdurchschnittlichen Zuwachsraten möglich.

Aus dem gesamtwirtschaftlichen Umfeld können sich für den Volkswagen Konzern auch Chancen ergeben, falls die tatsächliche Entwicklung positiv von der erwarteten abweicht.

Branchenrisiken und Marktchancen/-potenziale

Westeuropa, insbesondere Deutschland, und China sind unsere Hauptabsatzmärkte. Ein konjunkturbedingter Nachfragerückgang in diesen Regionen würde das Ergebnis des Unternehmens, inklusive der Finanzdienstleistungen, in besonderem Maße belasten. Mit einer klaren, kundenorientierten, innovativen und synergetischen Produkt- und Preispolitik treten wir diesem Risiko entgegen. Zur Diversifizierung unserer Hauptabsatzmärkte verfolgen wir in den USA eine langfristige Wachstumsstrategie.

Außerhalb der aktuellen Hauptabsatzmärkte ist das Auslieferungsvolumen über die wesentlichen Regionen Zentral- und Osteuropa, Nordamerika und Südamerika breit gestreut. Darüber hinaus sind wir in zahlreichen bestehenden und sich entwickelnden Märkten entweder bereits stark vertreten oder arbeiten zielstrebig darauf

hin. Vor allem in kleineren Märkten mit Wachstumspotenzial erhöhen wir mithilfe strategischer Partnerschaften unsere Präsenz, um den dortigen Anforderungen gerecht zu werden.

Die Wachstumsmärkte in Zentral- und Osteuropa, Südamerika sowie in Asien sind für den Volkswagen Konzern von besonderer Bedeutung. Diese Märkte haben ein großes Potenzial, allerdings erschweren die Rahmenbedingungen in einigen Ländern dieser Regionen eine Steigerung der dortigen Absatzzahlen. Beispiele hierfür sind Zollbestimmungen hinsichtlich des Anteils der lokalen Fertigung und Mindestanforderungen (Homologation, Zulassungen) sowie diverse Handelshemmnisse. Gleichzeitig bestehen über die aktuelle Planung hinaus Chancen aus einem schnelleren Wachstum der aufstrebenden Märkte mit aktuell noch niedrigen Fahrzeugdichten, sofern die wirtschaftlichen und regulatorischen Rahmenbedingungen dies zulassen.

Für den Volkswagen Konzern als Anbieter von Volumen- und Premiummodellen stellt der Preisdruck auf den etablierten Automobilmärkten für Neu- und Gebrauchtwagen infolge der hohen Marktabdeckung ein weiteres Risiko dar. Es ist auch künftig mit einem hohen Wettbewerbsdruck zu rechnen. Einzelne Hersteller könnten mit Verkaufsförderungsmaßnahmen reagieren, um ihre Absatzziele zu erreichen, und damit die gesamte Branche weiter unter Druck setzen.

Es besteht das Risiko, dass Überkapazitäten bei der weltweiten Automobilproduktion zur Ausdehnung der Lagerbestände führen und dadurch die Kapitalbindung erhöhen. Zusammen mit einem Rückgang der Nachfrage nach Fahrzeugen und Originalteilen kann es dazu kommen, dass die Automobilhersteller ihre Kapazitäten anpassen oder Verkaufsförderungsmaßnahmen intensivieren. Dies würde zu zusätzlichen Kosten und einem erhöhten Preisdruck führen.

Durch Störungen der Lieferketten kann das Risiko entstehen, dass es zu Unterauslastungen bei der weltweiten Automobilproduktion kommt und die bestehende Nachfrage teilweise nicht bedient werden kann und abwandert.

Die in Krisenzeiten aufgestaute Nachfrage in einzelnen etablierten Märkten könnte eine deutliche Erholung bringen, wenn sich das wirtschaftliche Umfeld rascher entspannt als erwartet.

In Europa besteht das Risiko, dass weitere Kommunen und Städte ein Fahrverbot für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor aussprechen, um so die Emissionsgrenzwerte einzuhalten. In China gilt seit 2019 eine sogenannte New-Energy-Vehicle-Quote, nach der batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride und Brennstoffzellenfahrzeuge einen bestimmten Anteil an der Pkw-Neuwagenflotte der Hersteller ausmachen müssen. In den USA verordnet Kalifornien seit einigen Jahren eine Regulierung, der weitere Bundesstaaten folgen und wonach für Hersteller von Jahr zu Jahr zunehmend strengere gesetzliche Vorgaben beim Verkauf von sogenannten Zero-Emission-Vehicles gelten. Um die Einhaltung emissionsbezogener Vorgaben sicherzustellen, passen wir unser Angebot an Modell- und Motorvarianten kontinuierlich an die jeweiligen Marktgegebenheiten an. Diese Anforderungen können zu Kostensteigerungen und in der Folge zu Preiserhöhungen und Volumenrückgängen führen.

Die wirtschaftliche Entwicklung kann in einzelnen Regionen unterschiedlich verlaufen. Die Risiken, die sich daraus ergeben – beispielsweise hinsichtlich eines effizienten Lagermanagements oder eines wirtschaftlichen Händlernetzes –, sind für unsere Handels- und Vertriebsgesellschaften erheblich. Diese begegnen den Herausforderungen mit entsprechenden Maßnahmen. Die Finanzierung der Geschäftstätigkeit über Bankkredite bleibt jedoch schwierig. Über unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften bieten wir den Händlern attraktive Finanzierungsmöglichkeiten an, um ihre Geschäftsmodelle zu stärken und das Betriebsrisiko zu reduzieren. Wir haben ein umfassendes Liquiditätsrisikomanagement installiert, um aufseiten der Händler Liquiditätsengpässen, die den Geschäftsablauf behindern könnten, rechtzeitig entgegenzuwirken.

Kredite zur Fahrzeugfinanzierung vergeben wir unverändert nach den bisher angewandten vorsichtigen Grundsätzen, wie zum Beispiel unter Berücksichtigung bankenaufsichtsrechtlicher Vorschriften im Sinne des § 25a Abs. 1 KWG; damit wirken wir insbesondere dem Risiko von Kreditausfällen entgegen.

Volkswagen unterhält ein selektives Vertriebssystem. Innerhalb der Europäischen Union werden Händler und Servicepartner unter Beachtung der Regelungen der EU-Verordnungen 461/2010 und 720/2022 – soweit zulässig – anhand von qualitativen beziehungsweise quantitativ-qualitativen Kriterien ausgewählt. Die bisher hierfür maßgebliche EU-Verordnung 330/2010 wurde vonseiten der Europäischen Kommission überarbeitet und durch die neue ihr nachfolgende EU-Verordnung 720/2022, die am 1. Juni 2022 in Kraft getreten ist, ersetzt. Aus

dieser überarbeiteten EU-Verordnung ergibt sich nach jetzigem Stand kein Anpassungsbedarf für das gegenwärtige Vertriebssystem der Volkswagen AG.

Am 17. April 2023 hat die Europäische Kommission mit der VO (EU) 2023/822 die eigentlich am 31. Mai 2023 auslaufende Gruppenfreistellungsverordnung für den Kraftfahrzeugsektor (VO (EU) 461/2010, „Kfz-GVO“) um weitere fünf Jahre verlängert. Um dem ökologischen und digitalen Wandel im Kraftfahrzeugsektor angesichts der verlängerten Laufzeit dennoch Rechnung zu tragen, hat die Europäische Kommission per Mitteilung (EU) C/2023/2335 die „Ergänzenden Leitlinien für vertikale Beschränkungen in Vereinbarungen über den Verkauf und die Instandsetzung von Kraftfahrzeugen und den Vertrieb von Kraftfahrzeugersatzteilen“ zur VO (EU) 461/2010 überarbeitet. In den aktualisierten Leitlinien stellt die Europäische Kommission nicht mehr allein auf „technische Informationen“ ab, sondern spricht allgemein nur noch von „Input“, der neben technischen Informationen zukünftig auch Werkzeuge, Schulungen und fahrzeuggenerierte Daten umfasst. Außerdem wird ausdrücklich klargestellt, dass das einseitige Vorenthalten eines bestimmten Inputs durch Fahrzeughersteller einschließlich der Vorenthaltung fahrzeuggenerierter Daten den Missbrauchstatbestand nach Art. 102 AEUV erfüllen kann. Es ist noch nicht absehbar, ob und in welchem Umfang die Volkswagen AG von entsprechenden Ansprüchen unabhängiger Marktteilnehmer betroffen sein wird und welche wirtschaftlichen Auswirkungen diese Ansprüche haben können.

Die kartellrechtlichen Vorgaben, unter anderem in Form der Gruppenfreistellungsverordnung 461/2010 sowie der EU-Verordnungen 2018/858 und 2021/1244, haben zum Ziel, einen wirksamen Wettbewerb auf dem Kraftfahrzeug-Anschlussmarkt zu gewährleisten beziehungsweise zu fördern. Diesem Wettbewerbsdruck und den damit verbundenen Risiken ist auch die Volkswagen AG im Hinblick auf ihr Instandhaltungs- und Wartungsangebot ausgesetzt.

In Deutschland ist am 2. Dezember 2020 ein Gesetz in Kraft getreten, das eine Einschränkung beziehungsweise Aufhebung des Designschutzes bei Reparaturersatzteilen durch Einführung einer sogenannten Reparaturklausel zum Gegenstand hat. Zudem evaluiert die Europäische Kommission den Markt im Hinblick auf den bestehenden Designschutz und hat einen Entwurf zur Änderung der Richtlinie über den rechtlichen Schutz von Mustern und Modellen vorgelegt. Eine mögliche Einschränkung oder Aufhebung des Designschutzes für sichtbare Ersatzteile auch auf europäischer Ebene könnte sich negativ auf das Originalteilegeschäft des Volkswagen Konzerns auswirken.

Die Automobilindustrie steht vor einem Transformationsprozess mit tiefgreifenden Veränderungen. Elektrifizierte Antriebe, vernetzte Automobile sowie das autonome Fahren sind für unseren Fahrzeugabsatz, unser After-Sales-Geschäft und unsere Handelsbetriebe sowohl mit Chancen als auch mit Risiken verbunden. Insbesondere die sich schneller ändernden Kundenanforderungen, kurzfristige Gesetzgebungsinitiativen auch in Verbindung mit der Erreichung der Klimaschutzziele sowie der Markteintritt neuer und bisher branchenfremder Wettbewerber werden veränderte Produkte mit einer erhöhten Innovationsgeschwindigkeit sowie angepassten Geschäftsmodellen und Kostenstrukturen erfordern. Der breite Einsatz von Elektrofahrzeugen und die Verfügbarkeit der notwendigen Ladeinfrastruktur ist mit Unsicherheiten verbunden.

Zudem besteht das Risiko, dass weltweit Gütertransporte vom Lkw auf andere Verkehrsmittel verlagert werden und dass in der Folge die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen des Konzerns sinkt.

Nachfolgend gehen wir auf die Regionen und Märkte mit den größten Wachstumspotenzialen für den Volkswagen Konzern ein.

> China

Die Nachfrage nach Fahrzeugen wird wegen des Bedarfs an individueller Mobilität voraussichtlich in den nächsten Jahren steigen. Dies betrifft auch den Markt der Elektromobilität, der bereits heute unter anderem von volumenstarken heimischen Herstellern geprägt ist. Zudem wird erwartet, dass sich die Nachfrage von den großen Metropolen an der Küste ins Landesinnere verlagert und dass der Wettbewerbsdruck durch lokale Hersteller generell zunimmt. Wir erweitern laufend unsere Produktpalette mit speziell für die chinesischen Kunden entwickelten Modellen, um an den erheblichen Chancen dieses Marktes – insbesondere im Hinblick auf die Elektromobilität – teilhaben und unsere starke Marktposition in China dauerhaft verteidigen zu können. In diesem wachsenden Markt gehen wir verstärkt Partnerschaften ein und bauen unsere Produktionskapazitäten weiter aus, zum Beispiel mit den neuen Werken für Elektrofahrzeuge in Anhui und Changchun.

- Indien
  In diesem wichtigen Zukunftsmarkt wird der Neufahrzeugbedarf in den nächsten Jahren voraussichtlich zunehmen, unter anderem aufgrund des demographischen Wandels. Der Volkswagen Konzern hat seine Aktivitäten in Indien konsolidiert und mit den neuen, auf die Bedürfnisse der Kunden zugeschnittenen Modellen Taigun der Marke Volkswagen Pkw sowie Škoda Kushaq und Slavia eine Modelloffensive gestartet.
- USA
  Es ist zu erwarten, dass in dem gesättigten US-amerikanischen Markt der Anteil von Light Trucks (insbesondere SUV und Pickup) in den kommenden Jahren weiter leicht zunehmen wird. Darüber hinaus besteht die Annahme, dass sich die Elektrifizierung der Mobilität aufgrund von Fördermaßnahmen und gesetzlich vorgegebenen Flottenemissions- sowie Verbrauchseffizienzzielen voraussichtlich beschleunigen wird. Letztere sind derzeit jedoch abhängig von der jeweils amtierenden Administration. In den USA verfolgt die Volkswagen Group of America konsequent die Strategie, zu einem vollwertigen Volumenanbieter aufzusteigen und Marktanteile auszubauen. Durch den Ausbau lokaler Produktionskapazitäten – seit 2022 auch mit einer Fertigung für Elektrofahrzeuge – kann der Konzern in der Region Nordamerika den Markt besser bedienen. Daneben arbeiten wir intensiv daran, in den USA weitere, speziell für diesen Markt entwickelte Produkte anbieten zu können. Mit der Entwicklung und Produktion eines vollelektrischen Pickups und eines robusten SUVs plant der Volkswagen Konzern, den Elektrofahrzeugmarkt mit der US-Markenikone Scout zu erschließen.
- Brasilien
  Die Nachfrage nach Fahrzeugen in Brasilien wird wegen des Bedarfs an individueller Mobilität voraussichtlich in den nächsten Jahren steigen, insbesondere in den niedrigpreisigen Segmenten kleinerer Fahrzeuge. Aufgrund bestehender Handelshemmnisse stellt die lokale Fertigung einen wichtigen Faktor zur Sicherung der Wettbewerbsfähigkeit dar. Mit der wachsenden Zahl lokal produzierender Automobilhersteller haben Preisdruck und Wettbewerbsintensität stark zugenommen. Um unsere Wettbewerbsposition in Brasilien zu festigen, bieten wir speziell für diesen Markt Fahrzeuge an, die lokal produziert werden, etwa den Saveiro oder den Nivus.
- Nahost
  In der Region belasten zunehmend politische und wirtschaftliche Unsicherheiten die Pkw-Märkte. Trotz des volatilen Umfelds birgt die Region Nahost kurz- und langfristiges Wachstumspotenzial. Mit einem Fahrzeugangebot, das auf diesen Markt zugeschnitten ist, wollen wir unsere Chance nutzen, dort zu wachsen, ohne eigene Produktionsstätten zu betreiben.

Power Engineering

Weltwirtschaftliche Trends wie die Digitalisierung sowie das mit der Dekarbonisierung verbundene zunehmende Interesse an Technologien zur Reduktion von Emissionen werden sich fortsetzen. Der global wachsende Energiebedarf erfordert Innovationskraft der Industrie sowie eine wachsende Investitionsbereitschaft der Staaten im Hinblick auf die globale Klimapolitik.

Die Entwicklung des Marinemarktes ist weiterhin durch die bestehende Verunsicherung über zukünftige Treibstoff- und Emissionsregulierungen risikobehaftet. Die anhaltend bestehende unsichere geopolitische und makroökonomische Lage birgt zusätzliche Risiken, bietet gleichzeitig jedoch auch Chancen, wie beispielsweise in den Bereichen Navy und Offshore-Windenergie.

Im Turbomaschinenbereich besteht das Risiko, dass durch eine negative Entwicklung der Absatzmärkte oder einzelner Anwendungsbereiche geplante Projekte beziehungsweise Aufträge nicht im erwarteten Umfang oder erst später realisiert werden können.

Diesen Risiken wird mit einer stetigen Beobachtung der Märkte, einer Fokussierung auf die weniger stark betroffenen Marktsegmente, einer intensiven Zusammenarbeit mit allen Geschäftspartnern, wie beispielsweise Kunden und Lizenznehmern, sowie der Einführung neuer und verbesserter Technologien begegnet.

Wir arbeiten kontinuierlich daran, Marktchancen weltweit zu realisieren, beispielsweise durch die Positionierung als Lösungsanbieter für CO_2-reduzierte Antriebs- und Energieerzeugungstechnologien wie Großwärmepumpen, Speichertechnologien sowie Wasserstoffherstellung oder CO_2-Abscheidung. Durch die Einführung neuer digitaler Produkte und den Ausbau unseres Servicenetzes liegen darüber hinaus mittelfristig

wesentliche Potenziale in der Intensivierung des After-Sales-Geschäfts. Die auch in Zukunft steigenden Anforderungen an die Betriebssicherheit, die Verfügbarkeit der bereits in Betrieb genommenen Anlagen, deren effizienter Betrieb sowie die Erhöhung der Umweltverträglichkeit bilden zusammen mit der großen Anzahl an Motoren und Anlagen die Basis für Wachstum. Auch digitale Servicelösungen, etwa zur Fernüberwachung von Anlagen, bieten weiteres Wachstumspotenzial.

Als Teil der Investitionsgüterindustrie unterliegt Power Engineering den Schwankungen des Investitionsklimas. Bereits kleine Änderungen der Wachstumsraten oder der Wachstumserwartungen, die beispielsweise aus geopolitischen Unsicherheiten oder volatilen Rohstoff- und Devisenmärkten resultieren, bergen das Risiko von signifikanten Nachfrageveränderungen oder Stornierungen bereits eingebuchter Aufträge.

Wir begegnen den erheblichen konjunkturellen und außerordentlichen Risiken unter anderem mit flexiblen Produktionskonzepten und Kostenflexibilität mittels Leiharbeit, Arbeitszeitkonten und Kurzarbeit sowie mit notwendigen Strukturanpassungen.

Vertriebsrisiken

Für den Volkswagen Konzern besteht das Risiko, dass es – möglicherweise verstärkt durch Medienberichte oder unzureichende Kommunikation – zu Nachfragerückgängen kommen könnte. Weitere mögliche Folgen sind geringere Margen im Neu- und Gebrauchtwagengeschäft sowie eine temporär höhere Mittelbindung im Working Capital.

Die Mehrmarkenstrategie des Volkswagen Konzerns kann zur Schwächung einzelner Konzernmarken führen, wenn es Überlappungen der Kundensegmente oder des Produktportfolios gibt. Dieser Effekt kann durch die Gleichteilestrategie des Volkswagen Konzerns verstärkt werden, aufgrund derer die Unterschiede in der Produktsubstanz zwischen den Marken teils gering sind. In der Folge könnten sich Risiken aus einer internen Kannibalisierung zwischen den Konzernmarken, aus höheren Vermarktungskosten oder aus Repositionierungsaufwendungen ergeben. Mit der Schärfung der Markenidentitäten arbeiten wir daran, diese Risiken zu minimieren.

Das Großkundengeschäft ist weiterhin von einer zunehmenden Konzentration und Internationalisierung geprägt; damit einher geht das Risiko, dass es bei Wegfall einzelner Großkunden zu verhältnismäßig hohen Volumenverlusten kommen kann. Über einen längeren Zeitraum betrachtet ist das Geschäft mit Großkunden stabiler als das mit privaten Kunden. Der Volkswagen Konzern ist mit seinem breiten Portfolio von Produkten und Antrieben und seiner zielgruppenorientierten Kundenbetreuung gut aufgestellt und wirkt einer Konzentration von Ausfallrisiken auf einzelne Großkunden oder Märkte entgegen. Der konstant hohe Marktanteil in Europa zeigt, dass Großkunden dem Konzern weiterhin ihr Vertrauen schenken.

Neben realen Einflussgrößen, wie dem verfügbaren Einkommen, bestimmen auch nicht planbare, psychologische Faktoren das Nachfrageverhalten der Konsumenten. Eine unerwartete Kaufzurückhaltung kann zum Beispiel aus Sorge der Haushalte über die zukünftige wirtschaftliche Situation entstehen. Das gilt vor allem in gesättigten Automobilmärkten wie Westeuropa. Hier kann die Nachfrage aufgrund einer verlängerten Haltedauer zurückgehen. Mit unserer attraktiven Modellpalette und einer konsequenten Kundenorientierung treten wir dem Risiko der Kaufzurückhaltung entgegen.

Eine krisenbedingte Kaufzurückhaltung in einigen Märkten sowie teilweise angehobene Kraftfahrzeugsteuern, die – wie dies bereits in vielen europäischen Ländern der Fall ist – auf dem CO_2-Ausstoß basieren, können zu einer Verschiebung der Nachfrage zugunsten zum Beispiel kleinerer Segmente und Motoren führen. Dem Risiko, dass eine solche Verschiebung die finanzielle Situation des Volkswagen Konzerns beeinträchtigt, begegnen wir, indem wir stetig neue verbrauchsgünstige Fahrzeuge und alternative Antriebe entwickeln. Unsere Antriebs-, Kraftstoff- und Mobilitätsstrategien bilden die Grundlagen dafür.

Durch staatliche Eingriffe wie Steuererhöhungen, die den privaten Konsum einschränken, Handelsbeschränkungen oder protektionistische Tendenzen, unter anderem Zölle und Sanktionen, ergeben sich Risiken für Automobilmärkte weltweit. Darüber hinaus entstehen beim Vertrieb elektrifizierter Fahrzeuge zukünftig Risiken, wenn die Mindestanforderungen hinsichtlich Lokalisierung aus den Freihandelsabkommen nicht erreicht werden. Maßnahmen zur Verkaufsförderung können zu zeitlichen Verschiebungen der Nachfrage führen.

Des Weiteren erhöhen staatliche Regulierungen zum Schutz von Menschenrechten stetig die Anforderungen an Unternehmen, in ihren internationalen Lieferketten eine höhere Transparenz herzustellen. Trotz umfangreicher

Maßnahmen auf Unternehmensseite verbleibt das Risiko, dass sich eine vollständige Transparenz nicht erreichen lässt. Dies kann bis hin zu Importbeschränkungen für Produkte führen, die entweder selbst oder hinsichtlich enthaltener Teile dem Verdacht unterliegen, mit Menschenrechtsverletzungen in Verbindung zu stehen.

Nutzfahrzeuge sind Investitionsgüter: Bereits kleine Änderungen der Wachstumsraten oder der Wachstumserwartungen können den Transportbedarf und damit die Nachfrage signifikant beeinflussen. Das in der Folge entstehende Risiko aus Produktionsschwankungen erfordert von den Herstellern ein hohes Maß an Flexibilität. Die bereits sehr hohe Komplexität des Produktangebots im Pkw-Bereich ist bei Lkw und Bussen noch um ein Vielfaches höher, das Produktionsvolumen jedoch deutlich geringer. Schlüsselfaktoren für die Kunden im Nutzfahrzeuggeschäft sind die Gesamtbetriebskosten, die Zuverlässigkeit des Fahrzeugs und der zur Verfügung stehende Service. Darüber hinaus sind die Kunden zunehmend an zusätzlichen Dienstleistungen wie Frachtoptimierung und Flottenauslastung interessiert, die wir beispielsweise über die Digitalmarke RIO im Nutzfahrzeugsegment anbieten.

Die Zweitakt-Motoren von Power Engineering werden ausschließlich von Lizenznehmern gefertigt, insbesondere in Südkorea, China und Japan. Die weltweite Nachfrage nach Handelsschiffen entwickelt sich leicht positiv, wobei die Volatilität bei der Vergabe neuer Schiffbauaufträge jedoch das Risiko sinkender Lizenzeinnahmen birgt. Durch die Veränderungen im Wettbewerbsumfeld, insbesondere in China, ergibt sich zudem das Risiko, Marktanteile zu verlieren.

Russland-Ukraine-Konflikt und Auseinandersetzungen im Nahen Osten

Der fortdauernde Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten bergen Risiken für die Entwicklung der globalen Konjunktur und für das Branchenwachstum sowie für die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns, insbesondere aufgrund steigender Preise und sinkender Verfügbarkeit von Energie.

In diesen Regionen hat der Volkswagen Konzern keine wesentlichen Tochtergesellschaften und Beteiligungen.

Die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns in diesen Regionen ist bezogen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Volkswagen Konzerns von nicht wesentlicher Bedeutung.

Sonstige Einflüsse

Über die in den einzelnen Risikokategorien beschriebenen Risiken hinaus existieren Einflüsse, die nicht vorhersehbar und deren Folgen nur schwer kontrollierbar sind. Sie könnten im Fall ihres Eintritts die weitere Entwicklung des Volkswagen Konzerns beeinträchtigen. Zu diesen Ereignissen zählen wir insbesondere Naturkatastrophen, klimabedingte Extremwetterereignisse, Pandemien – wie die Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 sowie dessen Varianten –, gewaltsame Auseinandersetzungen – wie aktuell der Russland-Ukraine-Konflikt und die Auseinandersetzungen im Nahen Osten – und Terroranschläge sowie Unterbrechungen in der Energieversorgung.

Forschungs- und Entwicklungsrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP resultieren aus einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung.

Risiken aus Forschung und Entwicklung

Die Automobilbranche befindet sich in einem grundlegenden Transformationsprozess. Für weltweit agierende Konzerne wie Volkswagen ergeben sich daraus Risiken in den Feldern Kunde/Markt, technologischer Fortschritt und Gesetzgebung. Ein Risiko besteht in der Umsetzung der sich immer weiter verschärfenden Abgas- und Verbrauchsvorschriften, etwa C6 in China oder Euro-7 in Europa ab 2025. Neue Prüfverfahren und Testzyklen (zum Beispiel Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure, WLTP), deren fortlaufende Verschärfungen sowie die Einhaltung von Homologationsverfahren gestalten sich zunehmend komplexer und zeitlich aufwendiger. Die Prüfvorschriften und Homologationsverfahren sind zudem national sehr unterschiedlich.

Auf nationaler und internationaler Ebene besteht eine Vielzahl von rechtlichen Vorgaben bezüglich der Verwendung, des Umgangs und der Lagerung von Stoffen und Gemischen (einschließlich Beschränkungen bezüglich Chemikalien, Schwermetallen, Bioziden, persistenten organischen Schadstoffen) sowie Berichtspflichten. Aufgrund dessen besteht das Risiko von Nichtkonformitäten bei Herstellung, Bezug und Inverkehrbringen von Erzeugnissen, zum Beispiel Automobile oder Ersatzteile.

Der wirtschaftliche Erfolg und die Wettbewerbsfähigkeit des Volkswagen Konzerns hängen davon ab, inwiefern es uns gelingt, unser Produkt- und Dienstleistungsportfolio zeitnah an die sich ändernden Rahmenbedingungen anzupassen. Aufgrund der Intensität des Wettbewerbs und der Geschwindigkeit der technologischen Entwicklung, beispielsweise im Bereich der Digitalisierung oder des automatisierten Fahrens, besteht das Risiko, dass relevante Trends nicht frühzeitig erkannt werden, um entsprechend zu reagieren.

Wir orientieren uns an physikalischen und anderen wissenschaftlichen Erkenntnissen. Darüber hinaus führen wir unter anderem Trendanalysen und Kundenbefragungen durch und überprüfen die Relevanz der Ergebnisse für unsere Kunden. Dem Risiko, dass Module, Fahrzeuge oder Services – insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität, Digitalisierung und Software – nicht im vorgesehenen Zeitrahmen, in der entsprechenden Qualität oder zu den vorgegebenen Kosten entwickelt werden können, begegnen wir, indem wir kontinuierlich und systematisch den Fortschritt sämtlicher Projekte überprüfen.

Das Risiko von Patentverletzungen reduzieren wir, indem wir intensiv die Schutzrechte Dritter analysieren, zunehmend auch im Hinblick auf Kommunikationstechnologien.

Die Ergebnisse aller Analysen gleichen wir regelmäßig mit den Zielvorgaben des jeweiligen Projekts ab; bei Abweichungen leiten wir geeignete Gegenmaßnahmen ein. Eine übergreifende Projektorganisation unterstützt die Zusammenarbeit aller am Prozess beteiligten Bereiche. So soll sichergestellt werden, dass spezifische Anforderungen zeitnah in den Entwicklungsprozess eingebracht werden und dass die Umsetzung dieser Anforderungen rechtzeitig eingeplant wird.

Risiken und Chancen aus der Baukastenstrategie

Unsere Baukästen erweitern wir kontinuierlich und orientieren uns dabei an künftigen Kundenanforderungen, gesetzlichen Regelungen und Infrastrukturanforderungen.

Mit höheren Volumina steigt jedoch das Risiko, dass Störungen in der Lieferkette – zum Beispiel aufgrund von Engpässen in der Teileversorgung – oder Qualitätsprobleme eine zunehmende Zahl von Fahrzeugen betreffen.

Mit dem Modularen Querbaukasten (MQB) ist eine hochflexible Fahrzeugarchitektur entstanden, bei der konzeptbestimmende Abmessungen wie Radstand, Spurbreite, Rädergröße und Sitzposition konzernweit abgestimmt sind und variabel zum Einsatz kommen. Andere Abmessungen, zum Beispiel der Abstand der Pedale zur vorderen Radmitte, sind immer gleich, sodass eine einheitliche Systematik des Vorderwagens gewährleistet ist. Aufgrund der Synergieeffekte, die sich daraus ergeben, sind wir in der Lage, sowohl die Entwicklungskosten als auch den erforderlichen Einmalaufwand und die Fertigungszeiten zu reduzieren. Darüber hinaus können wir dank der Baukästen in einem Werk auf denselben Anlagen verschiedene Modelle verschiedener Marken in unterschiedlicher Stückzahl produzieren. Das bedeutet, dass wir unsere Kapazitäten im ganzen Konzern flexibler nutzen und dadurch Effizienzvorteile erzielen können.

Dieses Prinzip der Vereinheitlichung bei größtmöglicher Flexibilität haben wir auch auf unsere Modularen E-Antriebs-Baukästen MEB und PPE (Premium Plattform Elektrik) übertragen, die konzeptionell auf den reinen Elektroantrieb ausgelegt sind. Die Synergieeffekte und Effizienzvorteile der Baukastenstrategie eröffnen uns die Chance, mit den Fahrzeugen auf Basis des MEB und PPE die Elektromobilität weltweit in Großserie zu bringen. Zukünftig wollen wir diese Synergieeffekte durch die Zusammenführung von MEB und PPE in der sogenannten Scalable Systems Platform (SSP) verstärken.

Operative Risiken und Chancen

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit mittel (Vorjahr: hoch) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: mittel) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP liegen insbesondere im Bereich der Cyber-Sicherheit und neuer regulatorischer Vorgaben in der IT, in volatilen Beschaffungsmärkten, vor allem im Zusammenhang mit der Teileversorgung, sowie in Qualitätsproblemen.

Risiken aus besonderen Ereignissen im Beschaffungs- und Produktionsnetzwerk des Volkswagen Konzerns

Besondere Ereignisse außerhalb unserer Kontrolle wie Naturkatastrophen, klimabedingte Extremwetterereignisse, Pandemien oder andere Ereignisse, zum Beispiel gewaltsame Auseinandersetzungen – wie der Russland-Ukraine-Konflikt oder die Auseinandersetzungen im Nahen Osten –, Brände, Explosionen oder der Austritt von gesundheits- beziehungsweise umweltschädlichen Substanzen, können zu Versorgungsrisiken in der Beschaffung führen und die Produktion stark beeinträchtigen. In der Folge kann es zu Engpässen oder sogar Ausfällen in der Produktion und damit zu einer Abweichung gegenüber der geplanten Produktionsmenge kommen.

Frühwarnsysteme helfen, Versorgungsrisiken zu identifizieren und Produktionsstillstände zu vermeiden. Wir haben stets globale und lokale Risiken unter Beobachtung, um frühzeitig auf Einflüsse in der gesamten Lieferkette reagieren zu können. Weiteren Risiken wirken wir zudem unter anderem mit umfassenden Schutz- und Krisenreaktionskonzepten, beispielsweise Brandschutz, Objektschutz, Gefahrgutmanagement oder Task Forces, entgegen und decken sie – wenn ökonomisch sinnvoll – durch einen Versicherungsschutz ab.

Aufgrund der Ungewissheit hinsichtlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts und damit verbundenen Sanktionen sowie der weiteren Entwicklung am Energiemarkt besteht in der gesamten Automobilindustrie das Risiko, dass trotz präventiver Maßnahmen drohende Versorgungsabrisse nicht frühzeitig erkannt werden und die Produktion trotz wirksamer Gegenmaßnahmen nicht vollumfänglich aufrechterhalten werden kann.

Gegenmaßnahmen können die Suche nach Alternativen beim Ausfall von Lieferanten und die Organisation von Sonderprozessen sein. Dies konnte die Beschaffung in Zusammenarbeit mit allen Fachbereichen des Konzerns und dem Lieferantennetzwerk insbesondere im Rahmen der Absicherung von Kaufteilen aus dem Hochwassergebiet in der Slowakei in 2023 unter Beweis stellen.

Risiken und Chancen aus der Beschaffung und der Technik

Aktuelle Trends in der Automobilindustrie, wie Elektromobilität und automatisiertes Fahren, führen zu einem steigenden Finanzierungsbedarf bei Lieferanten und stellen diese vor große Herausforderungen, welche durch die aktuelle Preissituation von Rohstoffen sowie die eingeschränkte Verfügbarkeit von Halbleitern verstärkt werden. Das Lieferantenrisikomanagement in der Beschaffung des Volkswagen Konzerns bewertet insbesondere die finanzielle Lage der Lieferanten, bevor sie mit der Realisierung von Projekten betraut werden. Die Beschaffung berücksichtigt die Empfehlungen des Lieferantenrisikomanagements.

Es besteht weiterhin das Risiko von Versorgungsengpässen und Lieferausfällen, insbesondere durch die aktuell global bestehende geopolitische und makroökonomische Lage. Beispiele sind die andauernde Versorgungseinschränkung bei Halbleiterkomponenten sowie direkte und indirekte Auswirkungen des Russland-Ukraine-Konflikts, unter anderem mögliche temporäre Unterbrechungen in der Energieversorgung.

Versorgungsrisiken werden in der Beschaffung durch Frühwarnsysteme identifiziert und sollen im Rahmen geschaffener Task-Force- und Mitigationsstrukturen reduziert werden. Zudem sollen strategische Maßnahmen ergriffen werden, um zukünftige Auswirkungen nachhaltig zu vermeiden.

Die infolge der weltwirtschaftlichen Entwicklungen und Krisen der letzten Jahre stark gestiegenen Rohstoff- und Energiepreise sowie der deutliche Anstieg der Personalkosten belasten die finanzielle Situation vieler Lieferanten. Weiterhin führt der schnelle Anstieg der Finanzierungskosten verbunden mit einer restriktiveren Kreditvergabe zu zusätzlichen Belastungen der Lieferanten und beschränkt ihre Möglichkeiten, Neuprojekte und Kapazitätsanpassungen zu finanzieren. In der Folge resultieren auch hieraus Risiken aus Versorgungsengpässen und Lieferausfällen.

Spezialisten für Restrukturierung und Versorgungssicherung in der Beschaffung beobachten kontinuierlich und weltweit die finanzielle Lage unserer Lieferanten und ergreifen gezielt Maßnahmen, um dem Risiko möglicher Lieferstörungen entgegenzuwirken.

Der Ressourcenbedarf und mögliche Spekulationen am Markt sowie aktuelle Trends in der Automobilindustrie, wie der zunehmende Anteil elektrifizierter Fahrzeuge, können Auswirkungen auf die Verfügbarkeit und die Preise von bestimmten Rohstoffen haben. Die Rohstoff- und Nachfrageentwicklung wird kontinuierlich analysiert und fachbereichsübergreifend bewertet, um bei möglichen Engpässen frühzeitig Maßnahmen einleiten zu können.

Risiken im Bereich der Batteriezellfertigung ergeben sich insbesondere aus dem steigenden Bedarf an Batteriezellen und der damit verbundenen Abhängigkeit von Lieferanten, aus Technologieänderungen sowie aus der Lebensdauer der Batteriezellen. Zusätzliche Risiken können sich aus der langfristigen Bindung an Zellhersteller und der direkten Verantwortung von Volkswagen in der Lieferkette ergeben. Diesen Risiken steuert Volkswagen entgegen, indem sich der Konzern durch mehrere strategische Lieferantenbeziehungen absichert und gleichzeitig selbst den Umfang innerhalb der Wertschöpfungskette (Rohstoffgewinnung, Zellfertigung) erweitert.

Rohstoffrisiken können teilweise durch Rückwärtsintegration der Wertschöpfungskette gemindert werden. So kann beispielsweise durch Partnerschaften und langfristige Lieferverträge mit Rohstofflieferanten die Versorgung mit entsprechendem Material sichergestellt werden. Gleichzeitig werden dadurch wettbewerbsfähige Preise erzielt.

Qualitätsprobleme können technische Eingriffe erfordern, die eine erhebliche finanzielle Belastung mit sich bringen können, sofern eine Weiterbelastung an den Lieferanten nicht oder nur eingeschränkt umsetzbar ist. Insbesondere in den Märkten USA, Brasilien, Indien und China, für die wir eigene Fahrzeuge entwickeln und in denen sich lokale Fertigungen und Zulieferer etabliert haben, ist die Absicherung der Qualität von elementarer Bedeutung, zumal regulatorische oder behördliche Einflüsse schwer abschätzbar sein können. Wir analysieren kontinuierlich die spezifischen Gegebenheiten der Märkte und passen die Qualitätsanforderungen individuell an. Den identifizierten lokalen Risiken begegnen wir, indem wir kontinuierlich Maßnahmen entwickeln und vor Ort umsetzen. Auf diese Weise wirken wir der Entstehung von Qualitätsmängeln in der Lieferkette entgegen.

Derzeit kann nicht ausgeschlossen werden, dass es zu einer weiteren Ausweitung der Rückrufe diverser Modelle unterschiedlicher Hersteller kommen könnte, in denen bestimmte Airbags der Firma Takata verbaut wurden. Dies könnte auch Modelle des Volkswagen Konzerns betreffen.

Risiken aus Kartellverstößen der Zulieferer werden in der Beschaffung durch Spezialisten systematisch untersucht und gegebenenfalls entstandene Schäden geltend gemacht.

Risiken in der Lieferkette können sich auch hinsichtlich einer Nichterfüllung menschenrechtlicher und umweltbezogener gesetzlicher Sorgfaltspflichten ergeben, die zum Beispiel zu Versorgungsengpässen in der Produktion oder zu Sanktionen im Vertrieb führen können. Mithilfe von Lückenanalysen werden Anforderungen mit bestehenden Prozessen abgeglichen und fehlende Elemente erarbeitet und implementiert. Um unserer menschenrechtlichen Sorgfaltspflicht nachzukommen und diesbezügliche Risiken in der Wertschöpfungskette zu erkennen, ihnen entgegenzuwirken und vorzubeugen, haben wir 2022 ein Responsible-Supply-Chain-System entwickelt und implementiert.

Produktionsrisiken

Produktionsrisiken für den Volkswagen Konzern erwachsen insbesondere aus den übergeordneten Rahmenbedingungen, aus Versorgungsrisiken, aus internen strategischen und operativen Herausforderungen und aus Absatzrisiken. Für jedes identifizierte Risiko werden, entsprechend den Prinzipien des Risikomanagements, Gegenmaßnahmen und Vorkehrungen getroffen, um das jeweilige Risiko zu mindern.

Unter den Risiken aus den übergeordneten Rahmenbedingungen sind insbesondere potenzielle Störungen der eigenen Betriebsfähigkeit oder der Versorgung mit betriebskritischen Inputfaktoren, bedingt durch Extremwetterereignisse in Form von Überflutungen, Wassermangel, Wirbelstürmen oder dergleichen zu nennen. Diese können zu Produktionsausfällen und entsprechenden finanziellen Folgewirkungen für den Konzern führen. Der Konzern begegnet diesen Risiken durch systematische Analysen der Auswirkungen des Klimawandels auf seine

Produktionsstandorte, aus denen individuell auf den Standort und die Risikoart zugeschnittene Gegenmaßnahmen abgeleitet werden.

Weitere übergeordnete Risiken können durch gesellschaftliche und politische Veränderungen sowie den sonstigen Ausfall kritischer Infrastrukturen entstehen – zum Beispiel in Form von Versorgungsrisiken. Hier reduziert der Volkswagen Konzern sein Risiko durch verbrauchssenkende Maßnahmen und durch eine Flexibilisierung der verwendeten Rohstoffe, soweit wirtschaftlich vertretbar. Ferner bereiten wir Ausgleichsmaßnahmen zwischen Standorten vor, die die wirtschaftlichen Auswirkungen der Risiken für den Gesamtkonzern mindern. Intern ergeben sich Produktionsrisiken aus dem Trend weg von konventionellen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren hin zu höheren Anteilen elektrifizierter Fahrzeuge. In einzelnen Fällen kann ein unstetiger Verlauf des Übergangs zur Elektromobilität zu temporären Auslastungslücken führen. Das internationale Produktionsnetzwerk ermöglicht es uns, grundsätzlich an den Standorten flexibel zu reagieren und die Auslastung zwischen Fertigungsstätten über sogenannte Drehscheibenkonzepte anzupassen. Aufgrund der Modellvielfalt, der Verkürzung von Produktlebenszyklen sowie der eingesetzten komplexen Prozesse und technischen Systeme hat sich das Risiko von verzögerten Fahrzeuganläufen in den vergangenen Jahren erhöht. Dem begegnen wir, indem wir auf Basis der Erfahrungen vorangegangener Anläufe und der frühzeitigen Identifikation von Schwachstellen den Anlauf unserer Fahrzeuge konzernweit in Stückzahl und Qualität bestmöglich absichern. Operativ stellen Maschinen- und Anlagenausfälle ein Risiko in der Produktion dar. Unsere umfassenden vorbeugenden Wartungskonzepte und Krisenreaktionskonzepte können diesen Ausfällen vorbeugen beziehungsweise deren Folgen mindern.

Im Absatz ergeben sich Risiken aus Nachfrageschwankungen im Volumen und in den Fahrzeugeigenschaften. Produktionsrisiken aus Stückzahlschwankungen bei Fahrzeugmodellen betreffen insbesondere die Auslastung von Produktionskapazitäten. Diese werden auf Basis einer langfristigen Absatzplanung für alle Fahrzeugprojekte mehrere Jahre im Voraus ausgeplant. Das Risiko besteht darin, dass die Marktdynamik und die Nachfrageentwicklung nicht richtig vorhergesehen werden. Bei zu optimistischen Prognosen besteht das Risiko, Kapazitäten nicht auslasten zu können. Zu pessimistische Prognosen hingegen bergen das Risiko von Unterkapazitäten, in deren Folge die Kundennachfrage gegebenenfalls nicht gedeckt werden kann. Als Gegenmaßnahme kann die Initialinvestition auf eine sichere Mindeststückzahl ausgerichtet werden, um die volle geplante Stückzahl oder eine darüber hinausgehende Stückzahl dann über flexible Zusatzinvestitionen abzudecken. Zudem können Drehscheibenkonzepte die Auslastung zwischen Fertigungsstätten ausgleichen. Mit flexiblen Arbeitszeitmodellen können wir die Mitarbeiterproduktivität bei schwankender Produktionsstückzahl stabilisieren. Ein weiteres Risiko im Absatz ergibt sich aus der Verfügbarkeit baubarer Aufträge für die Produktion. Gesetzliche Veränderungen, zum Beispiel im Rahmen der Umstellung auf das Testverfahren WLTP oder neue Anforderungen an die Cybersicherheit gemäß der UNECE-Richtlinie, können Auswirkungen auf die Produktion haben. Zum einen führt eine vorübergehend eingeschränkte Angebotsvielfalt dazu, dass sich die Bedarfe auf die verfügbaren Varianten fokussieren. Zum anderen kann es durch nicht freigegebene Modellvarianten zu Produktionslücken kommen. In diesen Fällen steht die Produktion und Zwischenlagerung auch von kundenspezifischen Fahrzeugen bis zur behördlichen Freigabe als Maßnahme zur Produktionsstabilisierung zur Verfügung. Grenzen sind dem allerdings durch die resultierende Kapitalbindung und die Verfügbarkeit von Lagerplätzen gesetzt. Es besteht das Risiko, dass sich durch den zu langsamen Abfluss von gebauten Fahrzeugen ein Rückstau bildet, der auch die Produktionsstückzahl begrenzt. Diesem Risiko wirken wir durch gezielte Maßnahmen zur Prozessbeschleunigung bis zum Endkunden und durch die frühzeitige vertragliche Bindung von Transportkapazitäten entgegen.

Risiken aus langfristiger Fertigung

Bei der Abwicklung von Großprojekten im Bereich Power Engineering können Risiken auftreten, die oft erst im Laufe des Projekts erkannt werden. Sie können sich insbesondere aus Mängeln in der Vertragsgestaltung, ungenauen oder unvollständigen Informationen mit Relevanz für die Auftragskalkulation, veränderten wirtschaftlichen und technischen Rahmenbedingungen nach Vertragsabschluss, Schwächen in der Projektsteuerung, Qualitätsmängeln und unbemerkten Produktfehlern, der Produktentstehung oder unzureichenden Leistungen der Sublieferanten ergeben. Vor allem Versäumnisse zu Beginn eines Projekts, Überschreitungen der Entwick-

lungskosten oder -zeit sowie Gesetzesänderungen lassen sich in der Regel nur schwer korrigieren beziehungsweise aufholen und sind oft mit erheblichem Mehraufwand verbunden. Die aktuellen, überproportionalen Steigerungen der Rohstoff- und Energiepreise sowie der Frachtraten und die eingeschränkte Verfügbarkeit von Halbleiterprodukten können sich negativ auf die Herstellkosten beziehungsweise die Umsatzrealisierung auswirken.

Es wird versucht, diese Risiken frühzeitig zu erkennen und bereits im Vorfeld, insbesondere in der Angebots- und Planungsphase anstehender Großprojekte, durch entsprechende Maßnahmen auszuschließen beziehungsweise zu minimieren. Dies geschieht durch stetiges Optimieren des Projektcontrollings über alle Projektphasen hinweg, einen Lessons-Learned-Prozess sowie regelmäßige Projekt-Reviews.

Qualitätsrisiken

Schon bei der Entwicklung unserer Produkte streben wir an, Qualitätsprobleme frühzeitig zu erkennen und zu beseitigen, um unter anderem einer Verzögerung des Produktionsstarts vorzubeugen. Da wir im Rahmen unserer Plattformstrategie immer mehr Modulteile einsetzen, ist es besonders wichtig, bei auftretenden Störungen die Ursachen schnell zu identifizieren und Fehler zu beheben. Die Nicht-Konformität intern oder extern bezogener Bauteile, Komponenten oder Funktionen kann zu zeit- und kostenintensiven Maßnahmen sowie zu Rückrufen und in der Folge zu Imageschäden führen. Zudem können die dadurch verursachten finanziellen Auswirkungen die Rückstellungen übersteigen. Um die Erwartungen unserer Kunden zu erfüllen und die Garantie- und Kulanzkosten zu minimieren, optimieren wir kontinuierlich die Prozesse unserer Marken, mit denen wir diese Störungen verhindern können.

Bei nicht funktionierendem Qualitätsmanagement besteht das Risiko, das ISO 9001- und KBA-Zertifikat zu verlieren. Dies würde unmittelbar zum Verlust der Typgenehmigung bei einer oder mehreren Behörden führen. Diesem Risiko beugen wir vor, indem wir die Systemauditoren des Konzerns kontinuierlich qualifizieren und unser Qualitätsmanagementsystem und unsere Prozessqualität internen Audits unterziehen.

Die Konformität von Serienprodukten (Conformity of Production – CoP) in den fahrzeugbauenden Werken überprüfen wir zudem im Rahmen von Systemaudits mit CoP-Anteil. Festgestellte Abweichungen bei Messungen in der Serienprüfung (CoP-Messungen) und in der Feldüberwachung (In Service Conformity – ISC-Messungen) bergen weitere Risiken. Wir haben ein wirksames System etabliert, um die Übereinstimmung der CoP- und ISC-Messungen von produzierten Fahrzeugen zu überwachen. Um eine systematische Auswertbarkeit der Ergebnisse aus den Abgas-CoP- und den ISC-Messungen zu gewährleisten, haben wir konzernweit ein IT-System implementiert, in dem die Statusberichterstattung und Ergebnisdokumentation der Messreihen erfolgt.

Die Kriterien für die Zulassung und den Betrieb von Fahrzeugen werden durch nationale und teilweise internationale Behörden festgelegt und überwacht. Zusätzlich gelten in einigen Ländern besondere, zum Teil neue Regeln zum Schutz der Kunden gegenüber Fahrzeugherstellern. Wir haben etablierte Qualitätsprozesse, damit die Marken des Volkswagen Konzerns und ihre Produkte alle jeweils geltenden Anforderungen erfüllen und die lokalen Behörden fristgerecht über alle berichtspflichtigen Sachverhalte informiert werden. Wir reduzieren so das Risiko von Kundenbeschwerden oder anderen negativen Konsequenzen.

Mit der zunehmenden technischen Komplexität der Fahrzeuge aufgrund der internen und externen Vernetzung sowie der markenübergreifenden Nutzung der Plattformen und Baukastensysteme gilt es, die Zulieferungen von Bauteilen und Softwarekomponenten qualitativ abzusichern. Dem Aspekt der Cyber Security kommt dabei eine immer größere Bedeutung zu. Um das Risiko von Cyber-Attacken auf unsere Fahrzeuge auch in Zukunft besser steuern und überwachen zu können, optimieren wir in allen Konzernmarken die Automotive-Cyber-Security-Managementsysteme fortlaufend und tauschen uns über die Marken hinweg sowohl prozessual als auch produktbezogen aus. Dabei steht neben dem Beherrschen der Komplexität infolge stetig steigender Anforderungen an die Cyber Security vor allem der Schutz der Kunden sowie unserer Produkte im Fokus. Konzernweit abgestimmte Prozesse wie der Car-Security-Incident-Prozess ermöglichen bei einem Angriff eine schnelle Reaktionsfähigkeit über die Marken hinweg, sodass gegebenenfalls Schwachstellen in unseren Produkten umgehend geschlossen werden können. Um Synergien mit den bereits bestehenden Strukturen zu nutzen, ist das Automotive-Cyber-Security-Managementsystem ein integraler Bestandteil unseres Qualitätsmanagementsystems. Diese Vorgehensweise dient der Erfüllung der gesetzlichen Anforderungen aus der UNECE-Regulierung zur Cyber Security.

Zur umfassenden Bewertung und effizienten Behebung von Produktsicherheitsrisiken für den Kunden als Nutzer haben wir den Ausschuss Produktsicherheit (APS) etabliert und dessen Aufgaben und Prozesse in Konzernrichtlinien festgelegt. Diese Richtlinien werden von den Konzernmarken und -gesellschaften in eigenen Regelungen umgesetzt. Bei auftretenden Sicherheitsmängeln, Zweifeln an der Erfüllung gesetzlicher Vorschriften oder Qualitätsthemen mit Bezug auf das Markenimage beurteilt der APS den Sachverhalt und entscheidet über angemessene Gegenmaßnahmen. In diesem Zusammenhang ist der APS auch für die Steuerung entsprechender Behördenanfragen zuständig. Das geschäftsbereichsübergreifende Car Security Board (CSB) unterstützt in Bezug auf Cyber-Security-Themen.

Des Weiteren haben wir zentrale Einheiten geschaffen und in der Organisation etabliert, die die Steuerung von eingehenden Meldungen zu APS- und CSB-relevanten Themen verantworten. Wir haben ein durchgängiges, transparentes Steuerungs- und Nachverfolgungssystem etabliert, um alle Meldungen mitarbeiterunabhängig und bis zum APS-Beschluss konzernweit zu verfolgen. Zusätzlich werden zahlreiche Veranstaltungen und Schulungen durchgeführt, um bei allen Mitarbeitern das Bewusstsein für Sicherheitsrisiken und Gesetzeskonformität der Produkte zu schärfen. Diese Aktivitäten haben zum Ziel, Risiken aus verspäteten, ausbleibenden oder unvollständigen Meldungen und Vorabklärungen zu vermeiden. Über interne und externe Audits unterliegt zudem der gesamte APS-Prozess einer regelmäßigen Überprüfung mit dem Ziel, die Einhaltung der Vorgaben sicherzustellen und somit auch Risiken aus dem Entscheidungsprozess des APS oder des CSB auf ein Minimum zu reduzieren.

IT-Risiken

Bei Volkswagen als global agierendem Anbieter nachhaltiger Mobilität kommt der konzernweit in allen Geschäftsbereichen eingesetzten Informationstechnologie (IT) eine stetig wachsende Bedeutung zu. Risiken bestehen hier im Hinblick auf die drei Schutzziele Vertraulichkeit, Integrität sowie Verfügbarkeit, und sie umfassen insbesondere den unbefugten Zugriff, die Modifikation und den Abzug sensibler elektronischer Unternehmens- oder Kundendaten sowie die mangelnde Verfügbarkeit der Systeme als Folge von Störungen und Katastrophen sowie der volatilen geopolitischen Lage. Der integre Umgang mit Daten ist ein wesentliches Element für die Korrektheit und Unversehrtheit von Daten sowie die fehlerfreie Funktionsweise von Systemen.

Der hohe Anspruch an die Qualität unserer Produkte gilt auch für den Umgang mit den Daten unserer Kunden und Mitarbeiter. Es besteht das Risiko von Cyber-Angriffen, insbesondere auf unsere digitalen Angebote. Durch gesetzliche Vorgaben – unter anderem aus der UNECE-Cyber-Sicherheitsregulierung (R155) – ergeben sich Anforderungen an unsere Fahrzeug- sowie Softwareentwicklungen, die ebenfalls große Auswirkungen auf die IT-Systeme haben. Hierzu arbeiten wir fachbereichsübergreifend zusammen, um unsere vernetzten Fahrzeuge sowie die Mobilitätsdienste zu schützen. Dabei orientieren wir uns an den Werten Datensicherheit, Transparenz, informationelle Selbstbestimmung sowie der Sicherheit des Kunden bei der Nutzung unserer Dienste.

Dem Risiko eines unbefugten Zugriffs, der Modifikation und des Abzugs von Unternehmens- und Kundendaten begegnen wir mit dem risikobasierten Einsatz von IT-Sicherheitstechnologien, zum Beispiel moderner Sicherheitssysteme zur Erkennung von Schadsoftware und bösartigem Verhalten.

Zusätzlich wird die Sicherheit durch restriktive Vergaben von Berechtigungen zum Zugriff auf Systeme und zentraler Verwaltung inklusive zyklischer Kontrollen von Identitäten erhöht. Datenzerstörungen beziehungsweise Betriebsstörungen wird auf Basis von Business-Impact-Analysen durch redundante Auslegung von Systemen sowie implementierten Backup-Strategien begegnet.

Identifizierte IT relevante Risiken werden regelmäßig nach der vom Konzern vorgegebenen Methodik bewertet, an den Vorstand berichtet und die Risikomitigierung auf Top Managementebene verfolgt. Dazu gehören zum Beispiel konzernweit eingesetzte IT-Systeme mit hoher Geschäftskritikalität oder sensiblen Daten wie Fahrzeug- oder Kundendaten.

Ein übergreifendes Gremium, bestehend aus Informationssicherheit, Datenschutz, Konzernsicherheit, Rechtswesen und weiteren Beteiligten, befasst sich mit fachbereichsübergreifender Informationssicherheit und berichtet direkt an den Konzernvorstand. Dies ermöglicht eine schnelle Reaktion und effiziente Koordination von Maßnahmen. Diese taktische Aufstellung hat sich in der Praxis bewährt, unter anderem in der raschen Bewältigung einer Großstörung im September 2023. Die technischen Maßnahmen werden durch eine Vielzahl von Sensi-

bilisierungsmaßnahmen und Trainings für Beschäftigte sowie Krisensimulationen ergänzt, die das Bewusstsein für Informationssicherheit schaffen oder auch schärfen und das richtige Verhalten im Ernstfall schulen.

Wir setzen im Rahmen unternehmensweit gültiger Standards marktübliche und -führende Technologien auf dem neuesten Stand der Technik zur Absicherung unserer IT-Landschaft ein. Um ihre Zukunftsfähigkeit zu sichern, standardisieren und erneuern wir sie kontinuierlich. Die fortlaufende Steigerung der Automatisierung erhöht die Prozesssicherheit und Qualität der Verarbeitung.

Die Weiterentwicklung und der konzernweite Einsatz der IT-Governance-Prozesse, insbesondere die weitere Vereinheitlichung des Risikomanagementprozesses für IT- und Informationssicherheit, tragen zusätzlich dazu bei, Schwachstellen frühzeitig zu erkennen und Risiken effektiv zu reduzieren oder zu vermeiden.

Ein weiterer Schwerpunkt ist die kontinuierliche Weiterentwicklung konzernweiter Sicherheitsmaßnahmen zur Erkennung, Abwehr und Behandlung von Cyber-Bedrohungen. Dabei spielt auch künstliche Intelligenz eine immer größere Rolle.

Risiken aus medialer Wirkung

Das Image des Volkswagen Konzerns und seiner Marken gehört zu den wichtigsten Gütern und ist die Grundlage für langfristigen wirtschaftlichen Erfolg. Unsere Haltung sowie unsere strategische Ausrichtung in Bezug auf Themen wie Integrität, Ethik, Nachhaltigkeit und Klimaschutz stehen im Fokus der Öffentlichkeit. Als eines der Grundprinzipien unseres unternehmerischen Handelns prüfen wir und achten daher fortlaufend besonders darauf, dass gesetzliche Regelungen und ethische Grundsätze eingehalten werden. Wir sind uns aber bewusst, dass Verfehlungen oder kriminelle Handlungen Einzelner und daraus resultierende Reputationsschäden niemals vollständig verhindert werden können. Zudem können mediale Reaktionen negativ auf das Image des Volkswagen Konzerns und seiner Marken wirken. Diese Wirkung hängt maßgeblich auch von der Effektivität einer Krisenkommunikation ab.

Risiken aus Umwelt und Soziales

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit mittel (Vorjahr: hoch) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP ergeben sich aus der Nichterreichung CO_2-bezogener Vorgaben.

Personalrisiken

Konjunkturellen Risiken sowie Veränderungen der Markt- und Wettbewerbslage sowie Engpässen in der Versorgung mit Zulieferteilen begegnen wir mit einer Reihe von Instrumenten. Diese ermöglichen dem Volkswagen Konzern, bei schwankender Auftragslage hinsichtlich des Personaleinsatzes flexibel zu reagieren – bei Auftragsrückgängen ebenso wie bei verstärkter Nachfrage nach unseren Produkten. Hierzu zählen Zeitkonten, die durch Mehrarbeit befüllt und durch Freizeitentnahmen verringert werden. So können unsere Fabriken ihre Kapazität über Sonderschichten, Schließtage und flexible Schichtmodelle sowie gesetzlich geregelte Instrumente wie Kurzarbeit an das Produktionsvolumen anpassen. Auch der Einsatz von Zeitarbeit ist ein Flexibilisierungsinstrument. Alle Instrumente tragen dazu bei, dass der Volkswagen Konzern auch bei wechselnder Auftragslage die Stammbeschäftigung in der Regel stabil halten kann.

Die fachliche Kompetenz und die individuelle Leistungsbereitschaft der Mitarbeiter sind unabdingbare Voraussetzungen für den Erfolg des Volkswagen Konzerns. Dem Risiko, erforderliche Kompetenzen in den verschiedenen Berufsfamilien des Unternehmens nicht ausbauen zu können, begegnen wir mit unserer strategisch ausgerichteten und ganzheitlich angelegten Personalentwicklung, die allen Mitarbeitern attraktive Weiterbildungs- und Entwicklungschancen eröffnet. Durch die Intensivierung von Qualifizierungsprogrammen, vor allem an den internationalen Standorten, sind wir in der Lage, den Herausforderungen des technologischen Wandels und der strukturellen Transformation der Automobilbranche angemessen zu begegnen.

Um dem möglichen Risiko einer Unterdeckung von qualifiziertem Fachpersonal – insbesondere in den Bereichen Digitalisierung und IT – entgegenzuwirken, bauen wir kontinuierlich unsere Rekrutierungsinstrumente aus. Beispielsweise ermöglicht unser systematisches Talent Relationship Management, frühzeitig mit talentierten Kandidaten aus strategisch relevanten Zielgruppen in Kontakt zu treten und eine langfristige Bindung zwischen

ihnen und dem Konzern aufzubauen. Zusätzlich zur dualen Berufsausbildung sorgen wir mit Programmen wie dem Studium im Praxisverbund, der Fakultät 73 und der von Volkswagen geförderten gemeinnützigen École 42 in Wolfsburg, Berlin und Prag dafür, dass hoch qualifizierte und motivierte Mitarbeiter nachrücken. Durch eine systematische Stärkung unserer Arbeitgeberattraktivität gewinnen wir Talente in den zukunftsrelevanten Bereichen wie beispielsweise Elektrotechnik, Chemie oder Informatik für uns. Mit Instrumenten wie diesen wollen wir sicherstellen, dass wir unseren Bedarf an qualifizierten neuen Mitarbeitern auch in Zeiten des Fachkräftemangels decken können.

Den Risiken, die mit Fluktuation und Know-how-Verlust aufgrund altersbedingter Abgänge verbunden sind, begegnen wir auch durch eine intensive und fachbereichsspezifische Nachfolgeplanung und Qualifizierung.

Die fortschreitende Digitalisierung unserer Personalprozesse birgt Risiken aus der Verarbeitung personenbezogener Daten, aber zugleich auch systemgesteuerte Verbesserungen, um die Datenschutzkonformität hinsichtlich der Verarbeitung personenbezogener Daten sichern zu können. Volkswagen ist sich seiner Verantwortung bei der Verarbeitung dieser Daten bewusst. Um die Verarbeitung datenschutzkonform auszugestalten, begegnen wir Risiken im Rahmen unseres Datenschutzmanagementsystems mit umfassenden Maßnahmen.

Die Einhaltung rechtlicher Vorgaben, die Identifikation und Bewertung arbeitsbedingter Risiken, das Ableiten von Maßnahmen sowie die Kontrolle der Wirksamkeit bilden die Grundlagen für einen erfolgreichen Arbeits- und Gesundheitsschutz und leisten damit einen positiven Beitrag für die Gesunderhaltung der Beschäftigten als Teil der Gesellschaft. Ein sicheres und gesundes Arbeitsumfeld zu gewährleisten, ist insbesondere in der Transformation ein wesentlicher Bestandteil nachhaltiger Unternehmensführung. Ebenso ist es ein wichtiger Baustein der Arbeitgeberattraktivität, um wirksam die damit einhergehenden Risiken zu reduzieren sowie Prozessstörungen und Fertigungsausfälle zu verringern.

Umweltschutzrechtliche Auflagen

Die spezifischen Emissionszielvorgaben für alle neuen Pkw- und leichten Nutzfahrzeugflotten von Marken und Konzernen sind in der EU für die Jahre 2020 und folgende in der EU-Verordnung Nr. 2019/631 festgelegt. Diese Verordnung ist ein wesentlicher Bestandteil der europäischen Klimaschutzpolitik und bildet damit den entscheidenden ordnungspolitischen Rahmen für die Gestaltung und Vermarktung von Produkten aller auf dem europäischen Markt verkaufenden Fahrzeughersteller.

Die in 2019 von der EU verabschiedete und veröffentlichte Regulierung sieht vor, dass die durchschnittliche europäische Pkw-Flottenemission ab dem Jahr 2021 nur noch 95 g CO_2/km betragen darf. Bis einschließlich 2020 erfolgte die Erfüllung der europäischen Flottengesetzgebung auf Basis des Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ), ab dem Jahr 2021 wurde der NEFZ-Zielwert durch einen vom Gesetzgeber festgelegten Prozess in einen WLTP-Zielwert überführt, wobei durch die Zielwertüberführung keine zusätzliche Verschärfung des Zielwertes entstanden ist. Bei den leichten Nutzfahrzeugen ist das Vorgehen ähnlich, wobei diese seit 2021 einen Zielwert von 147 g CO_2/km mit der gesamten Flotte erfüllen müssen.

Eine Zielverschärfung erfolgt ab 2025: Demnach wird für die europäischen Pkw-Neufahrzeugflotten eine Reduktion der CO_2-Emissionen von 15 % ab 2025 sowie 55 % ab 2030 festgelegt und für die Neufahrzeugflotten leichter Nutzfahrzeuge von 15 % ab 2025 sowie 50 % ab 2030. Für das Jahr 2035 gilt dann ein CO_2-Reduktionsziel von 100 % für die Neufahrzeugflotten der Pkw und leichten Nutzfahrzeuge. Ausgangsbasis ist jeweils der WLTP-Flottenwert im Jahr 2021. Diese Ziele können nur durch einen wachsenden Anteil von Elektrofahrzeugen in der Flotte erreicht werden.

Bei Nichterfüllung des jeweiligen Flottenziels kann die Kommission eine Emissionsüberschreitungsabgabe in Höhe von 95 € je überschrittenem Gramm CO_2 pro neu zugelassenem Fahrzeug verhängen.

Parallel werden Neufahrzeug-Flottenverbrauchsregulierungen auch außerhalb der EU27 (zuzüglich Norwegen und Island) weiterentwickelt oder neu eingeführt, beispielsweise in Brasilien, China, Großbritannien, Indien, Japan, Kanada, Mexiko, Saudi-Arabien, der Schweiz, Südkorea, Taiwan und den USA. In China gilt eine sukzessive Anspannung der Verbrauchsregulierung mit einem Ziel von durchschnittlich 4,6 l/100 km für 2025. Für die Zeit nach 2025 wird mit einer Verschärfung gerechnet. Zusätzlich zu dieser Gesetzgebung zum Flottenverbrauch gilt in China eine sogenannte New-Energy-Vehicle-Quote, die jedem Hersteller steigende Anteile von elektrifizierten Fahrzeugen an seinem Produktions- beziehungsweise Importvolumen vorschreibt. In 2023 lag diese

Quote bei 18 % und musste über batterieelektrische Fahrzeuge, Plug-in-Hybride oder Brennstoffzellenfahrzeuge erfüllt werden. Für 2024 und 2025 wird die Quote weiter erhöht. Für die Zeit nach 2025 gibt es noch keine Indikation möglicher Ziele.

In den USA definieren die Greenhouse-Gas-Gesetzgebung (GHG) und die Corporate-Average-Fuel-Economy-Gesetzgebung (CAFE) die jährlich zu erfüllenden CO_2- beziehungsweise Effizienzziele der Flotte für neue Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Im Dezember 2021 hat die aktuelle Administration neue CO_2-Flottenziele für den Zeitraum 2022 bis 2026 veröffentlicht. Der industrieweite Flottenmittelwert für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge soll von 137 g CO_2/km im Jahr 2022 auf 106 g CO_2/km im Jahr 2026 sinken. Damit wurde die Entschärfung der Zielwerte durch die vorangegangene Regierung rückgängig gemacht. Gleiches gilt für die CAFE-Effizienzziele für 2024 bis 2026, die im Frühjahr 2022 bekannt gegeben wurden. Damit sind bis 2026 jährlich strenger werdende Flottenzielwerte zu erfüllen. Für das Jahr 2030 verfolgt die aktuelle Regierung das Ziel eines Elektrifizierungsanteils von 50 % aller Neuwagenverkäufe. Es wird erwartet, dass sich dies in ambitionierteren Zielwerten der zukünftigen GHG- und CAFE-Regulierungen niederschlägt. Darüber hinaus sind in Kalifornien und den weiteren US-Anwenderstaaten die Vorgaben des kalifornischen Zero-Emission-Vehicle-Mandats zu erfüllen, das jährlich steigende Elektrifizierungsquoten für die Neuwagenflotte vorschreibt. Ziel ist die vollständige Elektrifizierung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen bis zum Jahr 2035.

Infolge der strenger werdenden flottenbasierten CO_2- beziehungsweise Verbrauchsregulierungen ist es notwendig, auf allen betroffenen Märkten die neuesten Mobilitätstechnologien einzusetzen. Vor allem finden elektrifizierte und auch rein elektrische Antriebsformen zunehmend Verbreitung. Der Volkswagen Konzern führt mit seinen Marken eine eng abgestimmte Technologie- und Produktplanung durch, um unter anderem Zielverfehlungen bei den Flottenwerten zu vermeiden, die mit erheblichen Zahlungsverpflichtungen verbunden sind. Entscheidend für die Erreichung der Flottenziele ist die technologische und wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Konzerns, die sich unter anderem in unserer Antriebs- und Kraftstoffstrategie widerspiegelt.

Neben technischen und Portfoliomaßnahmen zur Elektrifizierung sind auch die in der jeweiligen Gesetzgebung festgelegten Mechanismen wie zum Beispiel die Bildung von Emissionsgemeinschaften in Europa oder der Credit-Handel in den USA und China möglich. Weitere im Gesetz festgelegte, regionsspezifische Flexibilitäten zur Unterstützung der Zielerreichung sind beispielsweise:

- Anrechenbarkeit zusätzlicher, innovativer Technologien im Fahrzeug, die außerhalb des Testzyklus verbrauchssenkend wirken (Ökoinnovationen/Off-Cycle Credits),
- Mehrfachanrechnung für besonders effiziente Fahrzeuge (Super Credits),
- Sonderregelungen für Kleinserien- und Nischenhersteller.

Zu den wichtigen europäischen Verordnungen gehört auch die Regulierung zu den Real Driving Emissions (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge. Seit September 2017 gelten für neue Fahrzeugtypen EU-weit neue, einheitliche Grenzwerte für Stickoxid- und Feinstaub-Emissionen im realen Straßenverkehr. Dadurch unterscheidet sich RDE im Testverfahren grundlegend von der weiterhin geltenden Euro-6-Norm, bei der die Grenzwerte auf dem Rollenprüfstand verbindlich sind. Die RDE-Regulierung soll vor allem die Luftqualität in urbanen und verkehrsnahen Räumen verbessern. Sie führt zu erhöhten Anforderungen an die Abgasnachbehandlung von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen. Herausforderungen ergeben sich durch Verschärfungen der Verfahren und Vorschriften zu RDE, beispielsweise aus den Prüfkriterien und aus der Homologation. Die Diskussionen über eine Nachfolgeregulierung der Emissionsgesetzgebung (Euro-7) haben Ende 2022 auf europäischer Ebene begonnen und wurden Ende 2023 mit einem Kompromiss im Trilog-Verfahren abgeschlossen. Eine Veröffentlichung der finalen Regulierung im Amtsblatt ist nicht vor dem zweiten Quartal 2024 zu erwarten. Mit einem Inkrafttreten dieser Nachfolgeregulierung wird in der zweiten Hälfte der Dekade gerechnet.

Zu den wesentlichen weiteren Regulierungen der EU, von denen die Automobilindustrie betroffen ist, zählen beispielsweise

- die Energieverbrauchskennzeichnungs-Richtlinie (1999/94/EG) „Labeling“, die an die Verordnung (EU) 2017/1151 angepasst wird,
- die Kraftstoffqualitätsrichtlinie „FQD“ (2009/30/EG) zur Aktualisierung der Kraftstoffqualitätsvorschriften und Einführung von Energieeffizienzvorgaben für die Kraftstoffherstellung,

- die Erneuerbare-Energien-Richtlinie „RED“ (EU 2023/2413) zur Einführung von Nachhaltigkeitskriterien; sie enthält eine höhere Quote für fortschrittliche Biokraftstoffe und e-Fuels (RFNBOs),
- der Revisionsvorschlag (COM/2021/563) zur Energiebesteuerungsrichtlinie (2003/96/EG) zur Aktualisierung der Mindestbesteuerungssätze für alle Energieprodukte und Strom.

Nutzfahrzeuge unterliegen in zunehmendem Maße immer strengeren Umweltvorschriften auf der ganzen Welt, insbesondere Regulierungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel und Fahrzeugabgasen. Mit der überarbeiteten Verordnung (EU) 2019/1242 hat die Europäische Union den Herstellern von schweren Nutzfahrzeugen über 16 t zulässigem Gesamtgewicht sehr ambitionierte Ziele zur Reduzierung der CO_2-Emissionen in Europa innerhalb der aktuellen Dekade vorgegeben. Das für 2025 festsetzte Ziel, die CO_2-Emissionen schwerer Nutzfahrzeuge um 15 % zu senken, wurde bestätigt. Die neu vorgeschlagenen CO_2-Emissionsziele derselben Fahrzeugkategorie zielen jedoch auf eine Reduzierung um 45 % bis 2030 (zuvor 30 %) und um 65 % bis 2035 ab, bezogen auf einen Referenzwert aus dem Zeitraum Juli 2019 bis Juni 2020. Darüber hinaus will die EU-Kommission die Ziele auf zusätzliche Fahrzeuggruppen ausweiten (alle mittelschweren und schweren Nutzfahrzeuge über 5 t einschließlich Busse, wobei Berufs- und Sonderfahrzeuge weiter ausgenommen werden sollen). Weiterhin hat die EU-Kommission vorgeschlagen, dass alle neuen Stadtbusse in Europa ab 2030 emissionsfrei fahren sollen. Bei Emissionsüberschreitungen drohen ab 2025 Strafen in Höhe von 4.250 €/g CO_2 je Tonnenkilometer (tkm) überschrittener Emissionen pro Fahrzeug. Der EU-Rat und das EU-Parlament haben sich auf ihre endgültigen Positionen zum Vorschlag der EU-Kommission zur Überarbeitung der CO_2-Verordnung für schwere Nutzfahrzeuge geeinigt. Die EU-Organe wollen in den anstehenden Trilog-Verhandlungen einen Kompromiss erzielen.

Im Rahmen des „European Green Deal“ hat die Europäische Kommission das Ziel der Klimaneutralität bis 2050 definiert. Es sieht eine ehrgeizige Reduzierung der CO_2-Emissionen in der EU bis 2030 im Vergleich zu 1990 um mindestens 55 % (bisher 40 %) vor und stellt eine große Herausforderung für den gesamten Transportsektor dar. Die in 2023 überarbeiteten Anforderungen an die CO_2-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen sowie der Ende 2023 zwischen Vertretern des Europäischen Parlaments und den EU-Staaten verhandelte Kompromiss für eine neue Euro-7-Norm zu den klassischen Luftschadstoffen könnten diese Herausforderungen zusätzlich verschärfen.

In Brasilien sind Anfang 2023 neuere Vorschriften zur Reduzierung der Luftschadstoffemissionen für Nutzfahrzeughersteller eingeführt worden. Auch in den USA sind schwere Nutzfahrzeuge einer möglichen weiteren Verschärfung der Emissionsvorschriften für CO_2 und Stickoxid (NO_x) ausgesetzt. Für die Jahre 2024 und 2027 sind bereits CO_2-Reduzierungen auf Basis der Emissionen aus 2016 festgelegt worden. Die USA haben auch eine neue NO_x-Vorschrift erlassen, die 2024 beziehungsweise 2027 in Kraft treten soll. Mitte 2023 hat China neue Ziele zur Reduzierung der CO_2-Emissionen für alle schweren Nutzfahrzeuge festgelegt.

Die Anpassung von Nutzfahrzeugen an neue Emissionsnormen ist anspruchsvoll und kostspielig, vor allem angesichts der oft widersprüchlichen Vorschriften für CO_2- und andere Schadstoffemissionen von Verbrennungsmotoren. Um die Ziele der verschiedenen Märkte zu erreichen, ist es unerlässlich, die CO_2- und Abgasemissionen durch neue Technologien zu reduzieren. Wir investieren daher in erheblichem Umfang in klimafreundliche, alternative Antriebe – vor allem in batterieelektrische Nutzfahrzeuge und Busse.

Die bisherigen Diskussionen um Fahrverbote für Dieselfahrzeuge in Deutschland haben sich auf Basis der stark verbesserten Luftqualitätsmesswerte abgeschwächt. Hintergrund ist, dass im Jahr 2022 nur noch zwei Städte die Luftschadstoff-Grenzwerte für Stickstoffdioxid (NO_2)-Immissionen nicht eingehalten haben. In Teilen waren und sind diese Fragestellungen Gegenstand gerichtlicher Verfahren. Vereinzelt haben in Deutschland Städte bereits zonale Verkehrsverbote für ältere Fahrzeuge wie Euro 4/IV-Diesel angeordnet. In diesem Zusammenhang wird argumentiert, dass nur Dieselfahrverbote die notwendige kurzfristige Senkung der NO_2-Immissionen bewirken. Die Diskussion könnte den Absatz von Dieselfahrzeugen negativ beeinflussen sowie finanzielle Belastungen und mögliche behördliche Vorgaben zur Folge haben.

Auch in einigen anderen Staaten gibt es bereits lokale Nutzungsverbote, die sich jedoch vor allem gegen ältere Fahrzeuge mit niedrigeren Abgasnormen richten. Ein Beispiel hierfür sind Regelungen in Belgien, die sukzessive ältere Fahrzeuge aus größeren Städten aussperren. Perspektivisch diskutieren neben Metropolen wie Paris und London auch Nationalstaaten den Ausschluss von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor.

Für das Segment Power Engineering gelten einige besondere umweltschutzrechtliche Auflagen. Die Internationale Maritime Organisation hat beispielsweise im Rahmen eines internationalen Übereinkommens zur Reduzierung der Meeresverschmutzung die Umweltschutzregelung MARine POLlution (MARPOL) für Schiffsmotoren erlassen. Im Rahmen von MARPOL ANNEX VI werden die zulässigen Emissionen stufenweise abgesenkt. Die Minderung des Schwefelgehalts in Schiffsbrennstoffen wurde in den letzten Jahren global umgesetzt. In den „Emission Control Areas“ in Europa sowie den USA/Kanada gelten dabei besonders strenge Umweltauflagen. Die Ausdehnung auf weitere Regionen wie den Mittelmeerraum oder Japan ist in Planung; auch andere Gebiete beziehungsweise Territorien wie das Schwarze Meer, Alaska, Australien oder Südkorea sind in der Diskussion. Darüber hinaus gelten zum Beispiel Emissionsgrenzwerte nach EU-Verordnung 2016/1628 sowie nach den Vorschriften der US-amerikanischen Environmental Protection Agency (EPA).

Wir setzen uns in Fachgremien und in der Öffentlichkeit nachdrücklich für eine maritime Energiewende ein. Wir unterstützen in einem ersten Schritt den Umstieg auf verflüssigtes Erdgas (LNG) als Treibstoff für maritime Anwendungen und bieten Dual-Fuel- und Gasmotoren sowohl im Neubau als auch im Nachrüstungsgeschäft an. Für einen langfristig klimaneutralen Betrieb von Hochseeschiffen befürworten wir die Power-to-X-Technologie, bei der aus nachhaltig erzeugtem Überschussstrom gasförmiger oder flüssiger Treibstoff, insbesondere Wasserstoff, Methanol oder Ammoniak, CO_2-neutral hergestellt wird.

Bezüglich stationärer Anlagen gibt es weltweit eine Vielzahl nationaler Regelwerke, welche die jeweils zulässigen Emissionen begrenzen. Die Weltbankgruppe hat am 18. Dezember 2008 in den „Environmental, Health and Safety Guidelines for Thermal Power Plants“ Grenzwerte für Gas- und Dieselmotoren festgelegt. Diese Richtlinien, die derzeit überarbeitet werden, sind dann anzuwenden, sofern einzelne Staaten keine oder weniger strenge nationale Vorschriften erlassen haben. Zudem haben die Vereinten Nationen bereits 1979 die „Convention on Long-range Transboundary Air Pollution“ verabschiedet und Obergrenzen für die Gesamtemissionen sowie Stickoxid-Grenzwerte für die Vertragsstaaten (unter anderem alle EU-Staaten, weitere Länder Osteuropas sowie die USA und Kanada) festgelegt. Diese stehen ebenfalls zur Revision an. Bei der Weiterentwicklung des Produktprogramms im Segment Power Engineering liegt ein Schwerpunkt auf der Verbesserung der Effizienz und Emissionsreduzierung von Anlagen und Systemen. Unter Einhaltung der aktuellen und zukünftigen Emissionsvorgaben werden innovative Energielösungen vorangetrieben, mit denen die Klimawende aktiv mitgestaltet wird.

Rechtsrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit gering (Vorjahr: mittel) und das Schadenausmaß mit hoch (Vorjahr: hoch) bewertet.

Die größten Risiken aus dem RQP stehen im Zusammenhang mit der Dieselthematik.

Rechtsstreitigkeiten

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Zusammenhang mit Produkten oder Dienstleistungen oder im Verhältnis zu Arbeitnehmern, Behörden, Händlern, Investoren, Kunden, Lieferanten oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen wie zum Beispiel Bußgelder sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können erhebliche Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Weltweit sind, insbesondere in den USA, verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kunden vermeintliche produktbezogene Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Diese Ansprüche werden regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Volkswagen Konzern zugelieferten Fahrzeugteile – begründet.

Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen beziehungsweise regulatorischen Anforderungen ergeben. Dies gilt insbesondere auch im Falle von Wertungsspielräumen,

bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch Volkswagen und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Eine vergleichbare Herausforderung ergibt sich aus dem Spannungsverhältnis zwischen divergierenden nationalen beziehungsweise internationalen gesetzlichen oder regulatorischen Vorgaben hinsichtlich der Verpflichtung zur Übermittlung von Informationen oder Dokumenten auf der einen und nationalen beziehungsweise internationalen datenschutzrechtlichen Vorgaben auf der anderen Seite. Um Rechtsverstöße trotz der teils unklaren Rechtslage bestmöglich auszuschließen, wird Volkswagen von externen Kanzleien zu diesen Fragestellungen beraten.

Ferner können Rechtsverfahren aus Forderungen nach umfangreicheren Klimaschutzleistungen oder im Zusammenhang mit angeblich unvollständigen Angaben zu den Auswirkungen des Klimawandels resultieren. Der Volkswagen Konzern begegnet dem Risiko unter anderem durch Zertifizierung seiner selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele mittels unabhängiger und international anerkannter Organisationen und durch konsequente Ausrichtung seiner nichtfinanziellen Berichterstattung an gesetzlichen Anforderungen und denen des Kapitalmarkts.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Marken oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland, vor dem Einheitlichen Patentgericht und in den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen werden, Volkswagen habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte Volkswagen etwa zur Leistung von Schadensersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementsystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für bekannte und entsprechend bewertbare Risiken wurden auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands, soweit erforderlich, angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet beziehungsweise Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt beispielsweise hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieselthematik.

Im Rahmen der berichteten Rechtsverfahren genannte Beträge bezeichnen, wenn nicht ausdrücklich anders beschrieben, nur die jeweilige Hauptforderung. Nebenforderungen, wie zum Beispiel etwaige Zinsen und Prozesskosten, werden grundsätzlich nicht berücksichtigt.

Dieselthematik

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation“ bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen im Nachgang zur Veröffentlichung der Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ als Ursache der hohen NO_x-Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei. Im Laufe des Sommers 2015 wurde für einzelne Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG sukzessive erkennbar, dass die Auffälligkeiten in den USA durch eine Veränderung von Teilen der Motorsteuerungssoftware verursacht wurden, welche später als nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device“ identifiziert wurde. Dies mündete in der Offenlegung eines „Defeat Device“ durch Volkswagen gegenüber der EPA und dem California Air Resources Board (CARB) – einer Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation“ durch die EPA, die für den Vorstand vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

Auch die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur „Notice of Violation“ durch die EPA im November 2015 keine Kenntnis von dem Einsatz einer nach US-amerikanischem Recht unzulässigen „Defeat Device Software“ in 3.0 l TDI-Motoren des Typs V6 hatten.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns trägt die Volkswagen AG die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren und die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren.

Als Folge der Dieselthematik wurden in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Zwischenzeitlich ist es Volkswagen gelungen, wesentliche Fortschritte zu erzielen und zahlreiche Verfahren zu beenden. In den USA erzielten die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen Vergleichsvereinbarungen mit verschiedenen Regierungsbehörden sowie mit diversen Privatklägern, die in einer im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation“ durch ein sogenanntes Steuerungskomitee (Plaintiffs‘ Steering Committee) vertreten waren. Bei diesen Vereinbarungen handelt es sich unter anderem um diverse Partial Consent Decrees sowie ein Plea Agreement, mit denen bestimmte zivilrechtliche Ansprüche sowie strafrechtliche Forderungen nach US-amerikanischem Bundesrecht und dem Recht einzelner Bundesstaaten im Zusammenhang mit der Dieselthematik beigelegt wurden. Obwohl Volkswagen fest zur Erfüllung der sich aus diesen Vereinbarungen ergebenden Verpflichtungen entschlossen ist, ist eine Verletzung dieser Verpflichtungen nicht vollständig auszuschließen. Eine etwaige Verletzung könnte nach Maßgabe der Vereinbarungen signifikante Strafen nach sich ziehen sowie gegebenenfalls weitere Geldbußen, strafrechtliche Sanktionen und Unterlassungsverpflichtungen.

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden technische Maßnahmen zur Verfügung. Das KBA hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) innerhalb seiner Zuständigkeit festgestellt, dass mit der Umsetzung der

technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO_2-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind.

Anknüpfend an die Untersuchungen der AUDI AG von relevanten Dieselkonzepten auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenziale hat das KBA von der AUDI AG vorgeschlagene Maßnahmen in verschiedenen Rückrufbescheiden zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet. Die AUDI AG geht weiterhin von insgesamt überschaubaren Kosten für das seit Juli 2017 laufende überwiegend softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Seitens der AUDI AG wurden inzwischen für viele betroffene Aggregate Softwareupdates entwickelt und nach erfolgter Freigabe durch das KBA bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kunden umgesetzt. Für die wenigen noch ausstehenden Softwareupdates wird eine Freigabe vom KBA noch erwartet.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich im Zusammenhang mit der Dieselthematik im Wesentlichen in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)

In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt.

Im Januar 2021 stellte das Landgericht Braunschweig das Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieselthematik gegen einen ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes vorläufig und das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren betreffend die Volkswagen AG endgültig ein. Auf Antrag der Staatsanwaltschaft Braunschweig nahm das Landgericht Braunschweig im Dezember 2023 das Verfahren gegen den ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes wieder auf. Dieses Verfahren wird fortgeführt; ein Termin für den Beginn der Hauptverhandlung wurde vom Landgericht Braunschweig noch nicht bestimmt.

Im September 2020 ließ das Landgericht Braunschweig die Anklage gegen denselben ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend Motoren des Typs EA 189 zu. Das Verfahren gegen diesen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG wurde zwischenzeitlich abgetrennt. Die Verhandlung gegen die weiteren Angeklagten begann im September 2021.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig führte Ermittlungen wegen des Verdachts des Betrugs im Zusammenhang mit Motoren des Typs EA 288. Das Verfahren gegen die beschuldigten Mitarbeiter sowie die Volkswagen AG wurde Ende 2022 beziehungsweise Anfang 2023 gegen drei Beschuldigte gegen Zahlung einer Geldauflage endgültig und gegen vier Beschuldigte vorläufig eingestellt.

Das Landgericht München II hatte im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Hauptverhandlung vor dem Landgericht München II wurde im Juni 2023 abgeschlossen und der ehemalige Vorstandsvorsitzende der AUDI AG wie auch die weiteren beiden Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, deren Vollstreckung jeweils zur Bewährung ausgesetzt wurde. Als Bewährungsauflagen wurden unter anderem Geldauflagen festgesetzt. Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Alle drei Angeklagten legten Revision ein. Die Staatsanwaltschaft legte hinsichtlich des Urteils gegen einen Angeklagten ebenfalls Revision ein. Gegen einen weiteren ehemals Angeklagten hatte das Landgericht München II das Verfahren im April 2023 gegen Zahlung einer Geldauflage eingestellt.

Im August 2020 erhob die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren. Über deren Zulassung hat das Landgericht München II noch nicht entschieden.

Das KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde untersucht zudem fortlaufend Fahrzeugmodelle der Marken Audi, Volkswagen und Porsche auf kritische Funktionen. Sofern das KBA bestimmte Funktionen als

unzulässig betrachtet, werden die betroffenen Fahrzeuge im Wege einer angeordneten Maßnahme zurückgerufen oder deren Konformität in einer freiwilligen Serviceaktion wieder hergestellt.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied mit Urteilen aus Juli und November 2022, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine temperaturabhängige Abgasrückführung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschalteinrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang entwickelte der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen“ aktiv ist. Das KBA leitete in Bezug auf bestimmte Motoren des Typs EA 896 der ersten und zweiten Generation, die in bestimmten älteren Fahrzeugmodellen eingesetzt wurden, sowie in Bezug auf einzelne Fahrzeugmodelle mit Motoren des Typs EA 189 formelle Verwaltungsverfahren ein. Im Juli und Oktober 2023 erließ das KBA zwei Bescheide gegen die AUDI AG, in denen es feststellte, dass die ursprünglich integrierte Version der Thermofenster in einigen der betroffenen Fahrzeuge das neue verkehrstechnische EuGH-Kriterium nicht erfüllt. Die AUDI AG hat gegen beide Bescheide Widerspruch eingelegt, sodass die Bescheide nicht bestandskräftig sind. Das KBA erließ entsprechende Bescheide im Dezember 2023 gegen die Porsche AG und im Januar 2024 gegen die Volkswagen AG. Die Porsche AG und die Volkswagen AG legten Widerspruch gegen den jeweiligen Bescheid ein. Der Volkswagen Konzern hatte bereits zuvor damit begonnen, Softwareupdates zur Anpassung des Thermofensters an das neue verkehrstechnische Kriterium des EuGH auszurollen, und setzt dies weiter fort.

Das Verwaltungsgericht Schleswig gab Ende Februar 2023 einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das KBA erstinstanzlich statt und hob den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus auf, soweit dieser das Thermofenster, die Höhenkorrektur und die Taxischaltung als zulässigen Abschalteinrichtungen einstufte. Mit Höhenkorrektur wird eine höhenabhängige Abgasrückführung bezeichnet. Unter Taxischaltung ist eine von der Zeitspanne eines im Leerlauf betriebenen Fahrzeugs abhängige Abgasrückführung zu verstehen. Die Volkswagen AG ist Beigeladene in dem Verfahren. Die Volkswagen AG und das KBA legten Ende April 2023 Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Schleswig ein. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig. Die DUH reichte beim Verwaltungsgericht Schleswig zwei weitere Klagen ein. Die erste Klage richtet sich gegen Freigabebescheide für weitere mit Motoren des Typs EA 189 sowie mit ausgewählten V-TDI-Motoren ausgestattete Fahrzeuge der Marken Audi und Porsche, die zweite Klage richtet sich gegen sämtliche Euro-5 und Euro-6b/c Dieselfahrzeuge des Konzerns. Im ersten Verfahren übertrug das Verwaltungsgericht Schleswig in einem Urteil aus Januar 2024 seine Ausgangsentscheidung vom Februar 2023 auf weitere Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 und hob die Freigabebescheide des KBA für diese Fahrzeuge auf. Gegen das Urteil wurden die Berufung sowie die Sprungrevision zugelassen. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieselthematik international weitere Verwaltungsverfahren. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren mit den staatlichen Behörden.

Darüber hinaus können sich Risiken aus möglichen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs zu der Auslegung der EU-Typgenehmigungsvorschriften ergeben.

Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe aus Straf- und Verwaltungsverfahren am Ende Geldbußen oder sonstige Konsequenzen für das Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung mit nicht über 50 % ein. Für diese Fälle wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurde.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden oder die Geltendmachung von Regressansprüchen von Importeuren und Händlern gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Dabei gibt es neben der Möglichkeit individueller Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen auch unterschiedliche Formen von Sammelverfahren, das heißt der kollektiven oder stellvertretenden Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglich-

keit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände vermeintliche Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche geltend machen.

Sammelverfahren von Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden waren im Berichtsjahr gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Belgien, Brasilien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich, Italien, den Niederlanden, Portugal und Südafrika anhängig. Mit ihnen wurden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere waren die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Belgien ist eine Sammelklage der belgischen Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW anhängig, mit der diese die Rückzahlung des Kaufpreises oder hilfsweise die Zahlung von Schadensersatz begehrt und für die der Opt-Out-Mechanismus für anwendbar erklärt wurde. Aufgrund des Opt-Out-Mechanismus sind potenziell alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 erfasst, die nach dem 1. September 2014 von Verbrauchern im belgischen Markt erworben wurden, es sei denn, es wird aktiv der Austritt aus der Sammelklage erklärt. Im Juli 2023 erging in der Sammelklage ein erstinstanzliches Urteil, mit dem die Volkswagen AG zur Zahlung von 5% des Kaufpreises beziehungsweise 5% der Differenz zwischen Kaufpreis und Wiederverkaufspreis verurteilt wurde, wenn ein Verbraucher ein Fahrzeug mit dem Motortyp EA 189 zwischen 1. September 2014 und 22. September 2015 erworben hat, er das Softwareupdate nicht aufgespielt hat und relevante Unterlagen zum Nachweis vorlegen kann. Das Urteil ist nicht rechtskräftig.

In Brasilien sind zwei verbraucherrechtliche Sammelklagen anhängig. Im ersten Sammelklageverfahren, das sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge bezieht, erging im Mai 2019 ein Berufungsurteil, mit dem die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL reduziert wurde. Im August 2022 wurde die Revision von Volkswagen do Brasil gegen dieses Urteil durch den Superior Court of Justice teilweise zurückgewiesen. Auf das von Volkswagen do Brasil dagegen eingelegte Rechtsmittel hin hob der Superior Court of Justice die eigene Entscheidung vollumfänglich wieder auf. Das Verfahren wurde bezüglich Teilaspekten an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Volkswagen do Brasil hat die Möglichkeit, neues Beweismaterial einzuführen. Das Urteil ist vollstreckbar, aber weiterhin nicht rechtskräftig. In der zweiten Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft, wies das Berufungsgericht im Juni 2023 das Rechtsmittel der Klägerin gegen das klageabweisende erstinstanzliche Urteil aus Oktober 2021 zurück. Die Klägerin legte daraufhin Revision beim Superior Court of Justice ein.

Die financialright GmbH hatte ursprünglich vor mehreren deutschen Gerichten rund 45 Tsd. an sie abgetretene Ansprüche von Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gebündelt geltend gemacht; zwischenzeitlich bestätigte der Bundesgerichtshof (BGH) die Zulässigkeit des Geschäftsmodells der financialright GmbH. Nach zahlreichen Antragsrücknahmen sind derzeit noch rund 9 Tsd. Ansprüche streitgegenständlich. Für den Fall, dass werthaltige Ansprüche erneut außergerichtlich oder gerichtlich geltend gemacht werden, wurden Rückstellungen gebildet.

In England und Wales wurden Ende 2021 Klagen gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services (UK) Limited und andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Zusammenhang mit bestimmten Dieselfahrzeugen, die seit 2009 in England, Wales und Nordirland geleast oder verkauft wurden und verschiedene andere Dieselmotoren betreffen, bei Gericht eingereicht. Diese Klagen befinden sich in einem sehr frühen Verfahrensstadium. Die vollständige Klagebegründung wurde bisher keiner Konzerngesellschaft förmlich zugestellt und eine Reihe von Forderungen der Kläger ist noch nicht im Einzelnen konkretisiert.

In Frankreich ist eine Sammelklage der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In-Sammelklage, CLCV macht hauptsächlich die Rückabwicklung ohne Nutzungsersatz, hilfsweise Schadensersatz von 20-30% des Kaufpreises, geltend.

In Italien erging im Juli 2021 ein klagestattgebendes erstinstanzliches Urteil in der Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo stellvertretend für italienische Kunden vor dem Regionalgericht Venedig, wonach die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia rund 63 Tsd. Verbrauchern Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 185 Mio. € zu zahlen haben. Auf die Berufung der Volkswagen AG und Volkswagen Group

Italia hin wurde das Urteil überwiegend aufgehoben. Danach erhalten die wirksam zur Sammelklage angemeldeten Verbraucher jeweils lediglich 300 € pro Kopf.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus für bis zu 201 Tsd. Kunden anhängig. Im Juli 2021 erging ein teilweise stattgebendes erstinstanzliches Feststellungsurteil. Nach Auffassung des Gerichts haben die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften in Bezug auf die ursprüngliche Motorsteuerungssoftware unrechtmäßig gehandelt. Zudem stellte das Gericht fest, dass Verbrauchern gegenüber den beklagten Händlern ein Anspruch auf Minderung des Kaufpreises zusteht. Aus dem Feststellungsurteil resultieren keine konkreten Zahlungsverpflichtungen. Mögliche individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in einem separaten Prozess durchgesetzt werden. Die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften legten gegen das Urteil Berufung ein. Darüber hinaus ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher anhängig, die unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189 betrifft. Im März 2022 erließ das Gericht in erster Instanz ein Zwischenurteil und stellte darin fest, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Zudem sei das Gericht in Amsterdam für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande nicht zuständig. Nachdem die DEJF ihre ursprünglich unbeschränkte Berufung gegen das Urteil im Berichtsjahr ausschließlich auf die Anwendbarkeit des neuen Sammelklageregimes beschränkte, ist die Entscheidung des Gerichts in Bezug auf seine Unzuständigkeit für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande final und bindend. Das Gericht setzte das übrige Verfahren in erster Instanz bis zu einer Entscheidung des Berufungsgerichts aus.

In Portugal war eine Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus durch eine portugiesische Verbraucherorganisation anhängig, die potenziell bis zu circa 70 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 von der Sammelklage betraf. Im Juli 2023 wies der Supreme Court die Sammelklage mangels Klagebefugnis der klagenden Verbraucherorganisation als unzulässig ab. Das Urteil ist seit September 2023 rechtskräftig.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die rund 80 Tsd. Fahrzeuge, unter anderem des Motortyps EA 189, betrifft.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

In Deutschland sind derzeit rund 25 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

Der BGH klärte im Jahr 2020 in mehreren Grundsatzurteilen wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189. Der BGH entschied, dass Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieselthematik erworbenen Fahrzeugs gegen Anrechnung des gezogenen Nutzungsvorteils und Fahrzeugrückgabe an die Volkswagen AG Erstattung des gezahlten Kaufpreises verlangen können. Keine deliktsrechtlichen Schadensersatzansprüche bestanden hingegen, wenn Käufer das Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben haben oder Ansprüche allein aufgrund einer temperaturabhängigen Abgasrückführung (sogenanntes Thermofenster) geltend machen. Im Februar 2022 entschied der BGH in weiteren Grundsatzurteilen betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, dass Käufern von Neuwagen der Marke Volkswagen nach Ablauf der kenntnisabhängigen Verjährungsfrist ein Restschadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht, nachdem er zuvor einen solchen Anspruch für Gebrauchtwagenkäufer verneint hatte. Der BGH entschied, dass sich Käufer die gezogenen Nutzungsvorteile anrechnen lassen müssen und eine Zahlung nur gegen Rückgabe der Fahrzeuge und Abzug der Händlermarge verlangen können. In einem weiteren Grundsatzurteil aus Juli 2022 entschied der BGH betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, dass Käufern von Neufahrzeugen anderer Konzernmarken kein Anspruch auf Restschadensersatz gegen die Volkswagen AG zustehe.

Ende Juni 2023 verkündete der BGH Urteile in Verfahren gegen die Volkswagen AG und AUDI AG, in denen es um die Umsetzung der Rechtsprechung des EuGH zu möglichen Ansprüchen von Käufern aus dem europäischen

Typgenehmigungsrecht in deutsches Recht geht. Der BGH entschied, dass Klägern beim fahrlässigen Einsatz einer unzulässigen Abschalteinrichtung ein deliktischer Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens von 5 % bis 15 % des Kaufpreises grundsätzlich zusteht. Ob dieser Anspruch im Einzelfall vorliegt, müssen die Berufungsgerichte klären. Der BGH führte aus, dass es für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung ohne Bedeutung sei, ob die Grenzwerte im NEFZ-Testverfahren auch bei veränderter Funktion eingehalten würden. Nach dem BGH entfällt die Haftung, wenn den Hersteller kein Verschulden trifft, etwa weil die zuständige Behörde die Abschalteinrichtung in ihrer konkreten Ausgestaltung und unter Berücksichtigung festgestellter Kombinationen von Abschalteinrichtungen genehmigt hat oder auf Nachfrage genehmigt hätte. Im Falle eines grundsätzlichen Anspruchs auf Ersatz des Differenzschadens muss sich der Käufer zudem Nutzungsvorteile und den Wert des Fahrzeugs anrechnen lassen, soweit diese den geminderten Wert des Fahrzeugs übersteigen. Auch ein durchgeführtes Softwareupdate kann schadensmindernd zu berücksichtigen sein.

In der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kunden und Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50 % eingeschätzt. Für diese Verfahren werden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich einzuschätzen sind. Aufgrund des frühen prozessualen Stadiums lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in einigen Fällen noch nicht beziffern. Darüber hinaus wurden, basierend auf der aktuellen Bewertung, soweit erforderlich Rückstellungen gebildet.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) als Gesamtschuldner, Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste in Folge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieselthematik erhoben.

Fast alle Anlegerklagen sind derzeit beim Landgericht Braunschweig oder beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die in Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Die gegen die Volkswagen AG in Deutschland anhängigen Anlegerklagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den im Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen im Musterverfahren ist für die anhängigen Klagen verbindlich, soweit sie ausgesetzt wurden. Musterklägerin ist die Deka Investment GmbH. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig begann im September 2018. Das Oberlandesgericht Braunschweig nahm in mehreren Hinweisbeschlüssen zu einigen grundsätzlichen Rechtsfragen der Auseinandersetzung Stellung. Im Juli 2023 erließ das Oberlandesgericht Braunschweig einen Beweisbeschluss und ordnete die Vernehmung zahlreicher Personen sowie die Vorlage und Beiziehung von Urkunden an. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der, nach dem Erkenntnisstand der Volkswagen AG fehlenden, Kenntnis des Konzernvorstands, einzelner Konzernvorstandsmitglieder und/oder einzelner Mitglieder der Ad-hoc-Clearingstelle der Volkswagen AG (nach Auffassung des Senats die ad-hoc-verantwortlichen Personen) über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Abschalteinrichtungen in Fahrzeugen der Volkswagen AG sowie die Vorstellungen dieses Personenkreises über etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen. Teilweise trägt die Volkswagen AG die Beweislast. Die Vernehmungen begannen im September 2023. Bisher bekundete keiner der vernommenen Zeugen eine eigene Kenntnis oder eine Kenntnis von ad-hoc-verantwortlichen Personen. Mehrere Zeugen machten ein Zeugnisverweigerungsrecht geltend. In einigen Fällen (keine ad-hoc-verantwortlichen Personen) bejahte das Oberlandesgericht Braunschweig ein umfassendes Zeugnisverweigerungsrecht. Die Auswirkungen der Zeugnisverweigerung vor dem Hintergrund der Beweislast der Volkswagen AG lassen sich nicht abstrakt beurteilen. Das Oberlandesgericht Braunschweig wird

gemäß § 286 Zivilprozessordnung nach dem gesamten Inhalt der Verhandlungen und dem Ergebnis der Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden haben.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, anhängig. Am Oberlandesgericht Stuttgart war ein weiteres Kapitalanleger-Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig, an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist. Zur Musterklägerin war das Wolverhampton City Council, Administrating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund bestimmt worden. Das Oberlandesgericht Stuttgart erließ Ende März 2023 einen Musterentscheid. Auf Basis der im Musterentscheid getroffenen Feststellungen und des gegenwärtigen Stands des Prozessinhalts in den Ausgangsverfahren wären im Ergebnis alle ausgesetzten Anlegerklagen gegen die Porsche SE abzuweisen. Der Musterentscheid ist nicht rechtskräftig. Gegen den Musterentscheid legten die Musterklägerin, mehrere Beigeladene und die Porsche SE Rechtsbeschwerde zum BGH ein. Die Volkswagen AG trat der Rechtsbeschwerde der Porsche SE als Streithelferin bei.

Insgesamt sind gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik weltweit (exklusive USA/Kanada) derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von circa 9,2 Mrd. € rechtshängig. Bislang wurden Klagen in Höhe eines hohen dreistelligen Millionenbetrags zurückgenommen oder rechtskräftig abgewiesen. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

In den USA und Kanada sind die in den „Notices of Violation“ der EPA beschriebenen Vorgänge Gegenstand von Klagen und Auskunftsersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kunden, Investoren sowie verschiedenen Behörden in den USA und Kanada gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gerichtet sind.

Im November 2023 erzielte Volkswagen eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen des Attorney General des US-Bundesstaates Texas und einiger Kommunen in Texas gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen. Nachdem das Gericht den Vergleich genehmigt hatte, wurde er im Januar 2024 rechtskräftig. Ebenfalls im November 2023 schloss Volkswagen einen Vergleich zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen zweier Kommunen (Hillsborough County/Florida, und Salt Lake County/Utah) gegen die Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen.

Im März 2019 reichte die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission – SEC) unter anderem gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC sowie die VW Credit, Inc. eine Klage ein, in der Ansprüche nach US-Bundeswertpapierrecht unter anderem aufgrund vermeintlich unrichtiger und unvollständiger Angaben im Zusammenhang mit dem Angebot und Verkauf bestimmter Anleihen und Asset Backed Securities geltend gemacht werden. Im August 2020 wies das US District Court des Northern District von Kalifornien unter anderem sämtliche im Zusammenhang mit Asset Backed Securities geltend gemachten Forderungen gegen VW Credit, Inc. ab. Im September 2020 reichte die SEC eine überarbeitete Klageschrift ein, in der neben weiteren Änderungen die abgewiesenen Forderungen nicht mehr enthalten sind.

Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Verfahren in den USA/Kanada werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

5. Sonderprüfung

Mit Beschluss aus November 2017 ordnete das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG an. Der Sonderprüfer sollte prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Die

Volkswagen AG hatte gegen diese ursprünglich formal rechtskräftige Entscheidung Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Auch gegen die weitere, ursprünglich ebenfalls formal rechtskräftige Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle, einen anderen als den zunächst bestellten Sonderprüfer zu bestellen, hatte die Volkswagen AG Verfassungsbeschwerde erhoben. Nachdem das Bundesverfassungsgericht mit im November 2022 bekanntgegebenen Beschlüssen den beiden Verfassungsbeschwerden stattgegeben und die Verfahren an das Oberlandesgericht Celle zurückverwiesen hatte, ordnete das Oberlandesgericht im Verfahren über die Anordnung einer Sonderprüfung einen umfassenden Beweisbeschluss an. Das Verfahren über den Austausch des Sonderprüfers wurde bis zum Abschluss der Beweiserhebung ausgesetzt. Daneben hatte die Volkswagen AG beim Landgericht Braunschweig eine Unterlassungsklage gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag erhoben, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat. Das Landgericht Braunschweig wies die Unterlassungsklage im Sommer 2022 ab, die Volkswagen AG legte daraufhin Berufung beim Oberlandesgericht Braunschweig ein.

Beim Landgericht Hannover wurde ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieselthematik gerichtet ist. Dieses Verfahren wurde wieder aufgenommen, nachdem es zunächst bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren ruhend gestellt war.

6. Bewertung der Risiken aus der Dieselthematik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2023 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 0,9 (1,4) Mrd. €. Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,0 (4,2) Mrd. € im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,8 (3,6) Mrd. €. Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- beziehungsweise Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) hat im Jahr 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche SE im Jahr 2008 erhoben. Eingeklagt waren zuletzt, aus angeblich abgetretenem Recht, circa 2,26 Mrd. €. Ende September 2022 hat der 1. Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle in einem Musterverfahrensentscheid sämtliche von den Klägern beantragten Feststellungsziele zurückgewiesen oder für gegenstandslos erklärt. Damit wurde den Musterbeklagten vollumfänglich Recht gegeben. Gegen den Musterverfahrensentscheid gingen zwei Rechtsbeschwerden ein, von denen sich eine auch gegen die Volkswagen AG richtet.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen Volkswagen Truck & Bus (vormals: MAN Latin America) ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für Volkswagen Truck & Bus geht. Im Dezember 2017 erging im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für Volkswagen Truck & Bus negatives Urteil. Gegen

dieses Urteil erhob Volkswagen Truck & Bus vor dem regulären Gericht in 2018 Klage. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der gegebenenfalls nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für Volkswagen Truck & Bus positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 3,4 Mrd. BRL für den streitgegenständlichen Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben wurde.

Nachdem Volkswagen do Brasil in Brasilien erfolgreich gegen eine von der brasilianischen Bundesregierung vorgenommene und verfassungsgerichtlich für unzulässig erachtete Doppelbesteuerung von Fahrzeugen geklagt hatte, erstattete der Staat Brasilien Volkswagen do Brasil den überzahlten Betrag. Im Dezember 2023 verklagten unter anderem der brasilianische Händlerverband Associação Brasileira Dos Distribuidores Volkswagen (Assobrav) und einzelne Händler Volkswagen do Brasil mit der Begründung, dass die Händler mindestens teilweise Anspruch auf den erstatteten Betrag hätten. Es sind acht Klagen anhängig. Die Klage von Assobrav ist mit einem vorläufig geschätzten Streitwert von etwa 2,4 Mrd. BRL betragsmäßig mit Abstand die größte der Klagen. Im Januar 2024 wies das Gericht die Klage des Händlerverbands in vollem Umfang ab. Assobrav kann gegen die Klageabweisung Rechtsmittel einlegen, das Urteil ist nicht rechtskräftig.

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen. Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) lehnte die von Scania in diesem Zusammenhang eingelegten Rechtsmittel in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich ab. Im Februar 2024 wies der Europäische Gerichtshof das von Scania im April 2022 gegen dieses Urteil eingelegte Rechtsmittel in vollem Umfang letztinstanzlich zurück. Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Für einen Großteil der genannten Rechtsstreitigkeiten wurden keine Rückstellungen gebildet, da nicht von einer abschließenden, letztinstanzlichen Verurteilung auf Zahlung von Schadensersatz ausgegangen wird. Für diejenigen Verfahren, in denen infolge einer Neubewertung der Risiken mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, spricht als dagegen, wurden Rückstellungen in Höhe von 89 Mio. € gebildet. Eventualverbindlichkeiten wurden nicht angegeben, da eine Quantifizierung derzeit nicht möglich ist. Dies betrifft insbesondere die Verfahren, die sich aktuell in einem frühen Stadium befinden – einschließlich solcher, die sich noch im frühen Stadium der sachverständigen Begutachtung befinden.

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkt sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen. Im Nachgang zur Bußgeldentscheidung der Europäischen Kommission aus Juli 2021 wurden im Vereinigten Königreich ab Ende 2021 mehrere Sammelklagen unter anderem gegen die Volkswagen AG eingereicht. Mit einer Zustellung der Klagen wird im Laufe des Jahres 2024 gerechnet. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da eine realistische Risikoeinschätzung im aktuellen Verfahrensstadium nicht möglich ist. Die Koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC hatte mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU-Sachverhalts analysiert und gab im April 2023 ihre Bußgeldentscheidung

bekannt. Gegen die Volkswagen AG wurde kein Bußgeld verhängt und die Porsche AG ist nicht von der Entscheidung betroffen. Gegen die AUDI AG wurde ein Bußgeld von umgerechnet knapp 3 Mio. € verhängt. Die AUDI AG und die Volkswagen AG legten vor dem zuständigen Gericht in Seoul/Korea Rechtsmittel gegen die Entscheidung ein. Die türkische Wettbewerbsbehörde, die ähnliche Sachverhalte untersucht hatte, erließ im Januar 2022 ihre finale Entscheidung und stellte fest, dass angebliche wettbewerbswidrige Verhaltensweisen vorliegen, die sich aber nicht auf die Türkei ausgewirkt haben, weshalb von der Verhängung von Bußgeldern gegen die deutschen Automobilhersteller abgesehen wurde. Eine rechtskräftige Entscheidungsbegründung liegt noch nicht vor. Die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG legten Rechtsmittel ein. Die chinesische Wettbewerbsbehörde eröffnete wegen vergleichbaren Sachverhalten Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG und erließ Auskunftsersuchen.

Die Europäische Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) durchsuchten im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche beziehungsweise stellten förmliche Auskunftsverlangen zu. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und Vans bis zu 3,75 t) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) erfolgen. Die untersuchte Zuwiderhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG beantwortet die Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem richtete die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG. Die Volkswagen AG reichte gegen die Auskunftsersuchen der CMA im Juli 2022 Klage (judical review) ein, weil die CMA nach Auffassung der Volkswagen AG mit den Auskunftsersuchen insbesondere ihre Kompetenzen überschreitet. Dieser Klage gab das Gericht im Februar 2023 statt. Nachdem die CMA im April 2023 Rechtsmittel gegen das Urteil eingelegt hatte, entschied das Berufungsgericht im Januar 2024 zugunsten der CMA. Die Volkswagen AG prüft die Einlegung von Rechtsmitteln gegen die Entscheidung. Parallel prüft die Volkswagen AG unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation mit der CMA.

Darüber hinaus leiteten wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen ein. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen; eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Die Porsche AG hat bei Fahrzeugen für verschiedene Märkte weltweit potenzielle regulatorische Themen festgestellt. Diese betreffen Fragen der Zulässigkeit von spezifischen Hard- und Softwarebestandteilen, die in Typisierungsmessungen verwendet wurden. Hierbei kann es in Einzelfällen auch zu Abweichungen von Serienständen gekommen sein. Nach aktuellem Kenntnisstand ist die laufende Produktion jedoch nicht betroffen. Die Themen stehen in keinem Zusammenhang zu den unzulässigen Abschalteinrichtungen, die der Dieselthematik zugrunde lagen. Eine Vielzahl dieser Themen wurde bereits abgeschlossen.

Im November 2021 erhoben drei Anspruchsteller, begleitet von Greenpeace, Klage gegen die Volkswagen AG vor dem Landgericht Braunschweig. Volkswagen sollte verpflichtet werden, unter anderem stufenweise die Produktion und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren und bis 2029 komplett einzustellen sowie Treibhausgasemissionen aus Entwicklung, Produktion und Vertrieb (einschließlich der Nutzung der Fahrzeuge durch Dritte) zu reduzieren. Zusätzlich sollte Volkswagen so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures ausüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden. Das Landgericht Braunschweig wies die Klage im Februar 2023 als unbegründet ab. Eine weitere Klage gegen die Volkswagen AG mit ähnlichen Klageanträgen und einer weitgehend deckungsgleichen Begründung

wurde zudem von einem Biolandwirt, unterstützt durch Greenpeace, beim Landgericht Detmold erhoben. Das Landgericht Detmold wies diese Klage im Februar 2023 ebenfalls als unbegründet ab. Die Kläger legten im März 2023 beim Oberlandesgericht Braunschweig und im April 2023 beim Oberlandesgericht Hamm Berufung gegen die klageabweisenden Urteile ein.

In Russland hatte Automobile Plant GAZ LLC (GAZ) im Berichtszeitraum zunächst in mehreren Gerichtsverfahren unter anderem gegenüber der Volkswagen AG angebliche Schadensersatzforderungen in Höhe von insgesamt rund 44 Mrd. RUB geltend gemacht. Von GAZ in diesem Zusammenhang beantragte und zunächst teilweise verhängte Sicherungsmaßnahmen auf die Gesellschaftsanteile an der Volkswagen Group Rus OOO (VGR) sowie das bewegliche und unbewegliche Vermögen der VGR wurden zwischenzeitlich gerichtlich abgelehnt beziehungsweise aufgehoben. Gegen die Ablehnung beziehungsweise Aufhebung der Sicherungsmaßnahmen in Bezug auf das bewegliche und unbewegliche Vermögen der VGR hatte GAZ Rechtsmittel eingelegt, die zwischenzeitlich rechtskräftig abgewiesen wurden. Im Mai 2023 schloss die Volkswagen AG den Verkauf ihrer Anteile an der VGR und ihren lokalen Tochtergesellschaften an die Art-Finance LLC ab und übertrug das Eigentum an den Anteilen der VGR und ihrer lokalen Tochtergesellschaften mit Registrierung der Transaktion auf die Käuferin. Im Juni 2023 wurde die VGR in AGR LLC umbenannt. In Erfüllung eines vom Gericht bestätigten Vergleichs nahm GAZ im ersten Klageverfahren zwischenzeitlich die Klage zurück und beendete das Verfahren damit. Im verbliebenen zweiten Klageverfahren über angebliche Forderungen in Höhe von rund 28,5 Mrd. RUB verteidigt sich die allein verklagte Volkswagen AG weiter.

Für mögliche Ansprüche im Zusammenhang mit Finanzdienstleistungen gegenüber Verbrauchern waren im Bereich der Volkswagen Bank GmbH sowie der Volkswagen Leasing GmbH Rückstellungen zu bilden. Diese betreffen Verfahren bezüglich Gestaltungsaspekten von Kundenkreditverträgen und -leasingverträgen, die sich anlaufhemmend auf die gesetzlichen Widerrufsfristen auswirken können.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Steuerrechtliche Risiken

Die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden fortlaufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen. Risiken ergeben sich insbesondere aus der steuerlichen Bewertung der grenzüberschreitenden, konzerninternen Lieferungen und Leistungen. Durch organisatorische Maßnahmen, wie der Durchführung eines Vorabverständigungsverfahrens sowie dem Monitoring von Verrechnungspreisen, überwacht Volkswagen die Entwicklung der steuerlichen Risiken sowie deren Auswirkungen auf den Konzernabschluss laufend.

Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen beziehungsweise für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen sonstige Rückstellungen passiviert.

Der Volkswagen Konzern ist sich seiner gesellschaftlichen Verantwortung bei der Erfüllung steuerlicher Vorschriften (Tax Compliance) bewusst und sieht sich in der Pflicht, ein verantwortungsbewusster und zuverlässiger Steuerzahler (Tax Governance) zu sein.

In der Konzernrichtlinie „Steuern“, die jährlich auf Aktualität überprüft wird, werden die organisatorischen Grundsätze in Bezug auf die Wahrnehmung der steuerlichen Belange für den Volkswagen Konzern festgelegt. Sie beinhaltet zudem einheitliche Vorgaben für die Implementierung eines konzernweiten Tax-Compliance-Management-Systems. Diese Vorgaben sind von den Konzerngesellschaften einzuhalten und dienen der Überwachung der Einhaltung der steuerlichen Vorschriften. Die dort verankerten organisatorischen Grundsätze sollen sicherstellen, dass die mit der Besteuerung verbundenen finanziellen und regulatorischen Risiken sowie daraus resul-

tierende Reputationsrisiken identifiziert und bewertet werden können. Diese Risiken werden kommuniziert, proaktiv gesteuert und überwacht und sind umfassend in unseren Risikomanagementprozessen und -systemen berücksichtigt.

Darüber hinaus hat der Vorstand steuerstrategische Grundsätze veröffentlicht, die insbesondere die ordnungsgemäße Erfüllung steuerlicher Verpflichtungen in den Fokus stellen. Sie geben den Konzernunternehmen unter anderem vor, Transaktionen zwischen den Gesellschaften des Konzerns unter Beachtung des Fremdvergleichsgrundsatzes zu schließen, um damit auch entsprechenden OECD-Leitlinien für multinationale Unternehmen nachzukommen. Unangemessene rechtliche Gestaltungen sind dabei zu vermeiden, insbesondere eine sogenannte aggressive Steuergestaltung.

Finanzrisiken

Für diese Risikokategorie ist die Eintrittswahrscheinlichkeit mit hoch und das Schadenausmaß mit mittel bewertet. In dieser Kategorie wurden im Vorjahr keine Risiken mit einem Score-Wert über 20 gemeldet.

Die größten Risiken aus dem RQP resultieren im Wesentlichen aus volatilen Devisenmärkten.

Strategien der Risikoabsicherung im Finanzbereich

Im Rahmen unserer Geschäftstätigkeit können durch Veränderungen von Zinssätzen, Währungskursen, Rohstoffpreisen oder Aktien- und Fondpreisen Finanzrisiken entstehen – auch durch nicht vorhersehbare Ereignisse wie dem Russland-Ukraine-Konflikt und den Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Das Management dieser Finanz- und Liquiditätsrisiken liegt in der zentralen Verantwortung des Bereichs Konzern Treasury, der diese Risiken durch den Einsatz originärer und derivativer Finanzinstrumente reduziert. Der Vorstand wird in regelmäßigen Abständen über die aktuelle Risikosituation informiert.

Das Zinsänderungsrisiko umfasst potenzielle Verluste aufgrund der Veränderung von Marktzinsen. Es entsteht durch inkongruente Zinsbindungen der Aktiv- und Passivpositionen eines Portfolios beziehungsweise der Bilanzposten. Durch den Abschluss von Zinsswaps, kombinierten Zins-Währungs-Swaps sowie sonstigen Zinskontrakten sichern wir Zinsrisiken – gegebenenfalls in Verbindung mit Währungsrisiken – und Risiken aus Wertschwankungen von Finanzinstrumenten grundsätzlich betrags- und fristenkongruent ab. Der Grundsatz der Betrags- und Fristenkongruenz gilt für Finanzierungen innerhalb des Volkswagen Konzerns im Konzernbereich Automobile. Im Konzernbereich Finanzdienstleistungen erfolgt die Steuerung der Zinsänderungsrisiken auf Basis von Limiten mittels Zinsderivaten im Rahmen der festgelegten Risikostrategie.

Währungsrisiken reduzieren wir insbesondere durch das Natural Hedging, das heißt, indem wir die Belegung der Produktionskapazitäten an unseren weltweiten Standorten anpassen, neue Produktionsstätten in den wichtigsten Währungsregionen aufbauen und auch einen Großteil der Bauteile vor Ort beschaffen. Das verbleibende Wechselkursrisiko sichern wir durch den Einsatz von Financial-Hedge-Instrumenten ab. Das sind im Wesentlichen Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen. Mit ihnen begrenzen wir das Wechselkursrisiko erwarteter Zahlungsströme aus der operativen Geschäftstätigkeit, aus konzerninternen Finanzierungen sowie aus Liquiditätspositionen, die von der jeweiligen funktionalen Währung, zum Beispiel aufgrund von Kapitalverkehrsbeschränkungen, abweichen. Die Devisentermingeschäfte und Devisenoptionen können eine Laufzeit von bis zu zehn Jahren haben. Wir sichern damit unsere wesentlichen Fremdwährungsrisiken ab, hauptsächlich gegenüber dem Euro und vor allem in den Währungen australischer Dollar, brasilianischer Real, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, Hongkong-Dollar, indische Rupie, japanischer Yen, kanadischer Dollar, mexikanischer Peso, norwegische Krone, polnischer Zloty, schwedische Krone, Schweizer Franken, Singapur-Dollar, südafrikanischer Rand, südkoreanischer Won, Taiwan-Dollar, tschechische Krone, ungarischer Forint und US-Dollar.

Für den russischen Rubel befinden sich zum Jahresende 2023 keine Sicherungen mehr im Bestand.

Risiken bei der Rohstoffsicherung bestehen im Hinblick auf die Rohstoffverfügbarkeit und die Preisentwicklung. Mögliche Risiken aus der Rohstoff- und Energiepreisentwicklung analysieren wir – insbesondere vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und der Auseinandersetzungen im Nahen Osten – fortlaufend, um bei etwaigen Veränderungen im Markt umgehend reagieren zu können. Diese Risiken begrenzen wir insbesondere durch den Abschluss von Termingeschäften und Swaps. Einen Teil unseres Bedarfs an Rohstoffen, wie Aluminium, Blei, Kohle und Kupfer, haben wir durch entsprechende Kontrakte über einen Zeitraum von bis zu

sechs Jahren abgesichert. Daneben wurden auch Preissicherungen für Kobalt, Lithium und Kohle mit maximalen Laufzeiten von weniger als drei Jahren abgeschlossen. Im Fall von Nickel beträgt der strategische Sicherungshorizont bis zu zehn Jahre, wobei der Fokus der bestehenden Sicherungen sich insbesondere auf die näheren sechs Jahre erstreckt. Ebenso wurden Lieferumfänge für Strom und Gas durch entsprechende Vereinbarungen preislich abgesichert.

Die Edelmetalle Platin, Palladium und Rhodium sind mit kürzeren Sicherungslaufzeiten versehen, in der Regel bis maximal drei Jahre. Dies kann für ausgewählte Rohstoffe auch physische Bestandserhöhungen beinhalten. Zudem wurden Geschäfte für Emissionszertifikate abgeschlossen, um einen Teil der über die freien Zuteilungen hinaus verursachten CO_2-Emissionen im Rahmen des European Union Emissions Trading System (EU ETS) über die kommenden Jahre preislich zu sichern.

Aus Spezialfonds, in denen wir Überschussliquidität anlegen, resultieren insbesondere Aktien- und Fondpreisrisiken. Diese Risiken reduzieren wir durch eine diversifizierte Anlage der Mittel sowie durch in den jeweiligen Anlagerichtlinien festgeschriebene Wertuntergrenzen. Zudem werden bei entsprechender Marktlage Kurssicherungen durchgeführt.

Unsere Sicherungspolitik, die Sicherungsrichtlinien, die Ausfall- und Liquiditätsrisiken sowie die Quantifizierung der genannten Sicherungsgeschäfte erläutern wir im Konzernanhang. Außerdem stellen wir dort die Marktpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 dar.

Risiken aus Finanzinstrumenten

Aus der Anlage überschüssiger Liquidität und dem Abschluss von Derivaten ergeben sich Kontrahentenrisiken. Ein Teil- oder Totalausfall eines Kontrahenten, etwa im Hinblick auf seine Rückzahlungspflicht für Zinsen und Kapital, würde die Ergebnisrechnung und die Liquidität des Volkswagen Konzerns negativ beeinflussen. Diesem Risiko begegnen wir durch unser Kontrahentenrisikomanagement, welches wir im Abschnitt „Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements“ innerhalb der „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ näher erläutern. Bei den zu Sicherungszwecken gehaltenen Finanzinstrumenten ergeben sich neben den Kontrahentenrisiken auch bilanzielle Risiken, die wir durch die Anwendung von Hedge Accounting begrenzen.

Selbst wenn einzelne Kontrahenten ausfallen sollten, wirken wir mit der Diversifizierung bei der Auswahl der Geschäftspartner darauf hin, dass die Auswirkungen eines Ausfalls begrenzt werden und der Volkswagen Konzern jederzeit zahlungsfähig bleibt.

Der Abschluss von Finanzinstrumenten kann zu Verlusten in dem Sinne führen, dass die abgeschlossenen Sicherungskurse schlechter notieren als die zum Fälligkeitszeitpunkt des Finanzinstruments am Markt erzielbaren Kurse.

Risiken, die im Zusammenhang mit Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entstehen, und Risiken aus Finanzdienstleistungen werden im Konzernanhang erläutert.

Liquiditätsrisiken

Volkswagen ist darauf angewiesen, seinen Finanzierungsbedarf angemessen zu decken. Ein mögliches Liquiditätsrisiko besteht darin, nicht in der Lage zu sein, den vorhandenen Kapitalbedarf über die Aufnahme von Finanzmitteln sicherzustellen oder sich zu angemessenen Konditionen zu finanzieren, was wiederum erhebliche negative Auswirkungen auf die Geschäfts-, Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen haben kann.

Der Konzernbereich Automobile und der Konzernbereich Finanzdienstleistungen refinanzieren sich grundsätzlich unabhängig voneinander, unterliegen jedoch weitestgehend vergleichbaren Refinanzierungsrisiken. Im Konzernbereich Automobile wird im Wesentlichen aus einbehaltenen, nicht ausgeschütteten Erträgen, der Inanspruchnahme von Kreditlinien sowie durch die Begebungen von Finanzierungsinstrumenten an den Geld- und Kapitalmärkten die Zahlungsfähigkeit des Unternehmens abgesichert. Der Kapitalbedarf für das Finanzdienstleistungsgeschäft wird überwiegend durch Fremdkapitalaufnahmen an den nationalen und internationalen Finanzmärkten sowie durch Kundeneinlagen aus dem Direktbankgeschäft gedeckt.

Für Projektfinanzierungen nutzt Volkswagen unter anderem Darlehen, die von nationalen Entwicklungsbanken wie der Kreditanstalt für Wiederaufbau (KfW) oder der Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) oder von supranationalen Förderbanken zur Verfügung gestellt werden.

Neben vollbestätigten Kreditlinien ergänzen auch unbestätigte Kreditlinien von Geschäftsbanken die breit diversifizierte Refinanzierungsstruktur.

Die Finanzierungsmöglichkeiten können durch eine Verschlechterung der finanziellen und allgemeinen Marktbedingungen – auch als Folge geopolitischer Spannungen und Konflikte wie dem Russland-Ukraine-Konflikt oder den Auseinandersetzungen im Nahen Osten–, eine Verschlechterung des Kreditprofils und des Ausblicks sowie eine Herabstufung oder Rücknahme des Ratings beeinträchtigt werden. Auch die zunehmende Relevanz von ESG-Ratings auf Investorenseite ist in diesem Zusammenhang von wachsender Bedeutung. In diesen Fällen besteht das Risiko, dass die Nachfrage der Kapitalmarktteilnehmer nach von Volkswagen ausgegebenen Wertpapieren sinkt, was sich zusätzlich nachteilig auf die zu zahlenden Zinssätze auswirken und zu einem eingeschränkten Kapitalmarktzugang führen kann.

Risiken und Chancen im Finanzdienstleistungsgeschäft

Im Rahmen unserer Finanzdienstleistungsaktivitäten sind wir im Wesentlichen Restwertrisiken sowie Kreditrisiken ausgesetzt.

Ein Restwertrisiko entsteht dadurch, dass der prognostizierte Marktwert bei Verwertung des Leasing- beziehungsweise Finanzierungsgegenstands geringer sein kann als der bei Vertragsabschluss kalkulierte Restwert. Demgegenüber besteht die Chance, bei Verwertung mehr als den kalkulierten Restwert zu erhalten.

Bezogen auf den Träger der Restwertrisiken wird zwischen direkten und indirekten Restwertrisiken unterschieden. Von einem direkten Restwertrisiko wird gesprochen, wenn das Restwertrisiko durch unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften direkt (vertraglich geregelt) getragen wird. Ein indirektes Restwertrisiko liegt vor, wenn das Restwertrisiko aufgrund einer Restwertgarantie auf einen Dritten, zum Beispiel Händler, übergegangen ist. In diesen Fällen besteht zunächst hinsichtlich dieses Dritten (Restwertgaranten) ein Adressenausfallrisiko. Fällt der Restwertgarant aus, geht das Restwertrisiko auf unsere Finanzdienstleistungsgesellschaften über.

Das Management der Restwertrisiken basiert auf einem festgelegten Regelkreis, der eine vollständige Risikobeurteilung, -überwachung, -steuerung und -kommunikation sicherstellt. Neben einem professionellen Restwertrisikomanagement gewährleistet diese Art der Prozessgestaltung auch, dass der Umgang mit Restwertrisiken systematisch verbessert und weiterentwickelt wird.

Für die Restwertrisiken werden im Rahmen der Risikosteuerung regelmäßig die Angemessenheit der Risikovorsorge sowie das Restwertrisikopotenzial überprüft. Dabei werden den vertraglich vereinbarten Restwerten erzielbare Marktwerte gegenübergestellt, die aus den Daten externer Dienstleister und aus eigenen Vermarktungsdaten ermittelt werden. Restwertchancen bleiben in der Risikovorsorgebildung unberücksichtigt. Aus dem sich ergebenden Restwertrisikopotenzial werden verschiedene Maßnahmen zur Begrenzung des Restwertrisikos ergriffen. Hinsichtlich des Neugeschäfts müssen dabei aktuelle Marktgegebenheiten und zukünftige Einflussfaktoren in der Restwertempfehlung berücksichtigt werden.

Das Kreditrisiko beschreibt die Gefahr der Entstehung von Verlusten durch Ausfälle in Kundengeschäften, konkret durch Ausfall des Kredit- beziehungsweise des Leasingnehmers. Der Ausfall ist hierbei durch die Zahlungsunfähigkeit beziehungsweise Zahlungsunwilligkeit des Kredit- beziehungsweise Leasingnehmers bedingt. Dies umfasst, dass der Vertragspartner Zins- und Tilgungszahlungen nicht termingerecht oder nicht in voller Höhe leistet.

Wesentliche Grundlage für Kreditentscheidungen ist die Bonitätsprüfung von Kreditnehmern. Dabei werden Rating- und Scoring-Verfahren eingesetzt, die eine objektive Entscheidungsgrundlage für die Kredit- und Leasingvergabe sowie die zu bildende Risikovorsorge liefern.

Eine Chance kann sich ergeben, sofern die eingetretenen Verluste aus dem Kredit- und Leasinggeschäft geringer ausfallen als die vorher berechneten erwarteten Verluste und die auf dieser Grundlage gebildete Risikovorsorge. Insbesondere in einzelnen Ländern, in denen aufgrund der unsicheren wirtschaftlichen Situation ein konservativer Risikoansatz verfolgt wird, kann sich bei einer Stabilisierung der wirtschaftlichen Lage und damit einhergehend einer Verbesserung der Bonität der Kreditnehmer die Chance ergeben, dass die realisierten unter den erwarteten Verlusten liegen.

Die Risikosteuerung und -überwachung erfolgt im Rahmen entsprechender Prozesse hinsichtlich wirtschaftlicher Verhältnisse und Sicherheiten sowie der Einhaltung von Limiten, vertraglichen Verpflichtungen und

externen und internen Auflagen. Dafür werden Engagements, entsprechend ihrem Risikogehalt, in eine geeignete Betreuungsform (Normal-, Intensiv- oder Problemkreditbetreuung) überführt.

Weitere Informationen zu Risiken im Finanzdienstleistungsgeschäft finden Sie in den Geschäftsberichten 2023 der Volkswagen Financial Services AG und der Volkswagen Bank GmbH.

Chancen und Risiken aus Mergers & Acquisitions und/oder anderen strategischen Kooperationen/Beteiligungen

Für diese Risikokategorie wurden im Berichtsjahr keine Risiken mit einem Score-Wert über 20 gemeldet.

Chancen und Risiken aus Kooperationen

Im Rahmen unserer Strategie NEW AUTO streben wir – sowohl bei der Transformation des Kerngeschäfts als auch beim Aufbau des neuen Geschäftsfelds für Mobilitätslösungen – verstärkt Kooperationen an.

Auf dem Gebiet der Batteriezellen könnten Risiken durch eventuelle Nichteinigkeit mit unseren Partnern, mögliche Verzögerungen in der Batteriezellentwicklung oder eine verzögerte Batteriezellproduktion entstehen.

Eine starke Vernetzung mit Partnern im Bereich der Elektromobilität, beispielsweise zum Ausbau einer flächendeckenden Ladeinfrastruktur in Form von Kooperationen und Joint Ventures, unterstützt den technologischen Wandel. Aufgrund der Zusammenarbeit bestehen Risiken, wie zum Beispiel erhöhter Koordinationsaufwand, komplexere Entscheidungsprozesse und Know-how-Abfluss. Die Bündelung von Fachwissen, horizontaler und vertikaler Integration und besserer Ausnutzung von Ressourcen bietet gleichzeitig Chancen. Volkswagen hat zu diesem Zweck verschiedene Teams in der Konzern Komponente aufgebaut, die sämtliche Kooperationen intensiv begleiten.

Mit der Vermarktung des Modularen E-Antriebs-Baukastens an Dritte, wie beispielsweise im Rahmen der strategischen Allianz mit Ford, könnten bei Beschaffungs-, Produktions- und Qualitätsproblemen Schadenersatzansprüche entstehen.

Wir setzen verstärkt auf Partnerschaften, Zukäufe und Venture-Capital-Investitionen. Damit wollen wir den größtmöglichen Wert für den Konzern und seine Marken schaffen und bekommen die Möglichkeit, unser Know-how insbesondere in neuen Geschäftsfeldern auszubauen. Dies wird unterstützt durch unsere Innovationspräsenz in den Märkten. Mithilfe lokaler Partnerschaften wollen wir regionale Kundenbedürfnisse genauer erkennen, wettbewerbsgerechte Kostenstrukturen etablieren und so marktgerechte Produkte entwickeln und anbieten. Gleichzeitig besteht das Risiko bei Kooperationen, dass sich die Interessen der Geschäftspartner von unseren unterscheiden oder dass die gemeinsamen Ziele nicht erreicht werden. Darüber hinaus können spezifische Risiken und Aufwände für die rechtsraumadäquate (zum Beispiel nationale Gesetzgebung zum Datenschutz) und rollenadäquate (zum Beispiel das Need-to-Know-Prinzip des Volkswagen Konzerns) Bereitstellung von Daten und Systemen in neuen Entwicklungspartnerschaften entstehen. Die Entwicklungskooperationen werden zur Mitigation der genannten Risiken nicht nur fachlich, sondern auch juristisch und von Seiten der IT betreut.

Volkswagen besitzt eine große Anzahl von Patenten und anderen gewerblichen Schutz- und Urheberrechten. Auch im Rahmen von Kooperationen kann es zu Patent- und Lizenzverletzungen und damit zu einer unerlaubten Weitergabe von unternehmensspezifischem Know-how kommen. Volkswagen beobachtet die Absatzmärkte und schützt sein Know-how auch durch rechtliche Schritte.

Risiken aus der Werthaltigkeit von Goodwill beziehungsweise Markennamen und aus Beteiligungen

Bei im Abschluss bilanziertem Goodwill und bei Markennamen sowie bei Beteiligungen besteht das Risiko, dass ihre Werthaltigkeit nicht mehr gegeben ist und eine außerplanmäßige Abschreibung vorgenommen werden muss. Volkswagen überprüft mindestens einmal jährlich auf Basis der zugrunde liegenden zahlungsmittelgenerierenden Einheiten, ob der Wert von Goodwill oder Markennamen gemindert sein könnte. Auch die Werthaltigkeit der Beteiligungsbuchwerte überprüfen wir regelmäßig. Mögliche Auswirkungen des Klimawandels und künftiger regulatorischer Vorgaben, insbesondere verbunden mit der Transformation unseres Geschäfts zur Elektromobilität, und deren potenzielle Effekte werden bei der Mittelfristplanung und damit bei der Ableitung der

künftigen Cashflows auch im Rahmen von Werthaltigkeitstests berücksichtigt. Gibt es objektive Hinweise darauf, dass der erzielbare Betrag niedriger als der Buchwert des betreffenden Vermögenswertes ist, nimmt Volkswagen eine nicht liquiditätswirksame Wertminderung vor. Eine Wertminderung kann beispielsweise durch einen Anstieg der Zinssätze oder verschlechterte Geschäftsaussichten ausgelöst werden.

Risiken aus dem Verkauf von Beteiligungen

Ein unerwarteter Finanzmittelbedarf kann dazu führen, dass Vermögenswerte lagebedingt veräußert werden müssen und in der Folge einen nichtäquivalenten, geringeren Erlös erzielen.

GESAMTAUSSAGE ZUR RISIKO- UND CHANCENSITUATION

Die Gesamt-Risiko- und Chancensituation ergibt sich für den Volkswagen Konzern aus den zuvor dargestellten Einzelrisiken und -chancen. Um die Beherrschung dieser Risiken zu gewährleisten, haben wir ein umfassendes Risikomanagementsystem etabliert. Die größten Risiken über alle Risikokategorien hinweg bestehen für den Volkswagen Konzern in einer negativen Markt- und Absatzentwicklung, in Bezug auf Qualität und Cyber-Sicherheit sowie in einer nicht bedarfs- und anforderungsgerechten Produktentwicklung insbesondere im Hinblick auf Elektromobilität und Digitalisierung. Weiterhin verbleiben für den Volkswagen Konzern Risiken aus der Dieselthematik. Für das Jahr 2024 können sich negative Auswirkungen aus einer andauernden eingeschränkten Verfügbarkeit von Teilen, Energie- und sonstigen Rohstoffen sowie aus geopolitischen Spannungen und Konflikten ergeben – weiterhin auch aus dem Russland-Ukraine-Konflikt und den Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Nach den uns heute bekannten Informationen bestehen keine Risiken, die den Fortbestand wesentlicher Konzerngesellschaften oder des Volkswagen Konzerns gefährden könnten.

Dieser Geschäftsbericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet, und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Energie- und sonstigen Rohstoffen oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die in diesem Geschäftsbericht dargestellten Einschätzungen zu den Faktoren nachhaltiger Wertsteigerung sowie zu Risiken und Chancen anders entwickeln, als derzeit von uns erwartet, oder sich zusätzliche Risiken beziehungsweise Chancen oder sonstige den Geschäftsverlauf beeinflussende Faktoren ergeben.

Ausblick für das Jahr 2024

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2023 verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken sollten sich negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts (BIP).

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Zudem können sich Unsicherheiten aus Engpässen bei Vorprodukten und Rohstoffen ergeben. Diese können sich zusätzlich durch die Folgen des Russland-Ukraine-Konflikts und der Auseinandersetzungen im Nahen Osten verstärken und zu insbesondere steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2024 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2024 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das leicht über dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. Für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2024 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen ebenfalls leicht über dem Vorjahresniveau liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2024 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich deutlich übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2024 im Vergleich zum Vorjahr ebenfalls leicht steigen wird. Auch die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2024 voraussichtlich leicht über dem Vorjahresniveau liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2024 mit einem Verkaufsvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres.

Wir erwarten für 2024, dass sich die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten im Vorjahresvergleich spürbar negativ entwickeln werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2024 mit einer Nachfrage spürbar über dem Niveau des Vorjahres mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2024 eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir rechnen damit, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2024 unter herausfordernden Marktbedingungen gegenüber dem Vorjahr um bis zu 3 % wachsen.

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

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern und den Bereich Pkw im Jahr 2024, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um bis zu 5 % übertreffen. Die operative Umsatzrendite für den Konzern und den Bereich Pkw wird voraussichtlich zwischen 7 und 7,5 % liegen. Für den Bereich Nutzfahrzeuge gehen wir bei ebenfalls bis zu 5 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 8,5 und 9,5 % aus. Im Bereich Power Engineering erwarten wir die Umsatzerlöse um bis zu 2 % über denen des Vorjahres und für das Operative Ergebnis einen niedrigen positiven dreistelligen Millionen-Euro-Betrag. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit 3 bis 7 % über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen und einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,0 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2024 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 13,5 und 14,5 % liegt. Den Netto-Cashflow des Jahres 2024 erwarten wir zwischen 4,5 und 6,5 Mrd. €. Darin enthalten sind insbesondere Zukunftsinvestitionen sowie Liquiditätsabflüsse aus Mergers & Acquisitions-Aktivitäten für das Geschäftsfeld Battery, die eine wichtige Säule der Transformation des Volkswagen Konzerns darstellen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2024 voraussichtlich zwischen 39 und 41 Mrd. € liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Wolfsburg, 20. Februar 2024
Der Vorstand

5

Konzernabschluss

267 Gewinn- und Verlustrechnung
268 Gesamtergebnisrechnung
270 Bilanz
272 Eigenkapitalentwicklung
273 Kapitalflussrechnung
274 Anhang

442 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
443 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

457 Prüfungsvermerk zum Vergütungsbericht

Konzernabschluss

267 Gewinn- und Verlustrechnung
268 Gesamtergebnisrechnung
270 Bilanz
272 Eigenkapitalentwicklung
273 Kapitalflussrechnung

Anhang

274 Allgemeine Angaben
274 Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS
276 Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS
277 Wesentliche Ereignisse
284 Auswirkungen des Klimawandels
285 Konzernkreis
297 Währungsumrechnung
298 Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden
309 Segmentberichterstattung
312 Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung
312 1. Umsatzerlöse
313 2. Kosten der Umsatzerlöse
313 3. Vertriebskosten
313 4. Verwaltungskosten
314 5. Sonstige betriebliche Erträge
315 6. Sonstige betriebliche Aufwendungen
315 7. Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen
316 8. Zinsergebnis
316 9. Übriges Finanzergebnis
317 10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag
321 11. Ergebnis je Aktie
322 Erläuterungen zur Bilanz
322 12. Immaterielle Vermögenswerte
325 13. Sachanlagen
327 14. Vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien
328 15. At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen
330 16. Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen
330 17. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte
331 18. Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen
332 19. Ertragsteueransprüche
332 20. Vorräte
333 21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen
333 22. Wertpapiere und Termingeldanlagen
333 23. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente
334 24. Eigenkapital
336 25. Lang- und kurzfristige Finanzschulden
337 26. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten
338 27. Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten
338 28. Ertragsteuerverpflichtungen
339 29. Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen
346 30. Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen
347 31. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen
348 Sonstige Erläuterungen
348 32. IAS 23 (Fremdkapitalkosten)
348 33. IFRS 16 (Leasingverhältnisse)
353 34. IFRS 7 (Finanzinstrumente)
366 35. Kapitalflussrechnung
368 36. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente
393 37. Kapitalmanagement
395 38. Eventualverbindlichkeiten
396 39. Rechtsstreitigkeiten
409 40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen
410 41. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers
410 42. Personalaufwand
411 43. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter
411 44. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag
412 45. Leistungen auf Basis von Performance Shares
414 46. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24
419 47. Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelsgesetz
441 48. Deutscher Corporate Governance Kodex
441 49. Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat
442 Versicherung der gesetzlichen Vertreter
443 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

457 Prüfvermerk des Wirtschaftsprüfers

Gewinn- und Verlustrechnung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Mio. €	Anhang	2023	2022[1]
Umsatzerlöse	1	**322.284**	**279.050**
Kosten der Umsatzerlöse	2	-261.262	-226.866
Bruttoergebnis		**61.022**	**52.184**
Vertriebskosten	3	-21.340	-19.840
Verwaltungskosten	4	-12.724	-11.655
Sonstige betriebliche Erträge	5	15.152	19.234
Sonstige betriebliche Aufwendungen	6	-19.534	-17.813
Operatives Ergebnis		**22.576**	**22.109**
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	7	2.291	2.403
Zinserträge	8	2.658	1.325
Zinsaufwendungen	8	-3.592	-408
Übriges Finanzergebnis	9	-739	-3.359
Finanzergebnis		**618**	**-40**
Ergebnis vor Steuern		**23.194**	**22.070**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	10	-5.266	-6.217
tatsächlich		-6.791	-5.263
latent		1.526	-954
Ergebnis nach Steuern		**17.928**	**15.852**
davon entfallen auf			
Minderheiten		1.329	395
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG		586	576
Aktionäre der Volkswagen AG		16.013	14.881
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €	11	**31,92**	**29,66**
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €	11	**31,98**	**29,72**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Gesamtergebnisrechnung

Entwicklung des Gesamtergebnisses vom 1. Januar zum 31. Dezember 2023

Mio. €	Gesamt	Anteile der Aktionäre der Volkswagen AG	Anteile der Hybridkapital-geber der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten
Ergebnis nach Steuern	**17.928**	**16.013**	**586**	**1.329**
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen				
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	–1.871	–1.763	–	–107
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	642	610	–	32
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	–1.229	–1.153	–	–76
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten				
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern	–96	–97	–	1
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	22	23	–	0
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	–73	–74	–	1
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	–7	–7	–	0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**–1.309**	**–1.234**	**–**	**–74**
Währungsumrechnungsdifferenzen				
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	–1.653	–1.556	–	–97
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	395	395	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	–1.258	–1.160	–	–97
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	–3	–3	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	–1.260	–1.163	–	–97
Sicherungsgeschäfte				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	747	428	–	320
In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI I)	–748	–674	–	–75
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	–1	–246	–	245
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges (OCI I)	20	95	–	–75
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	19	–151	–	170
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	–404	–359	–	–45
In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI II)	1.055	915	–	140
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	651	556	–	95
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	–184	–155	–	–29
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	467	401	–	66
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	176	176	–	–
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	–6	–6	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	170	170	–	–
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	–44	–44	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	126	126	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	–382	–381	–	–1
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**–1.030**	**–1.168**	**–**	**138**
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	–2.792	–2.929	–	136
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	454	526	–	–73
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**–2.339**	**–2.402**	**–**	**64**
Gesamtergebnis	**15.589**	**13.611**	**586**	**1.393**

Entwicklung des Gesamtergebnisses vom 1. Januar zum 31. Dezember 2022[1]

Mio. €	Gesamt	Anteile der Aktionäre der Volkswagen AG	Anteile der Hybridkapital-geber der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten
Ergebnis nach Steuern	**15.852**	**14.881**	**576**	**395**
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen				
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	14.880	14.793	–	87
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	–4.572	–4.550	–	–22
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	10.308	10.243	–	65
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten				
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern[2]	–475	–422	–	–52
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten[2]	35	29	–	5
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	–440	–393	–	–47
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	11	11	–	0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**9.879**	**9.860**	**–**	**19**
Währungsumrechnungsdifferenzen				
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	100	256	–	–156
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	59	59	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	160	316	–	–156
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	5	5	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	164	321	–	–156
Sicherungsgeschäfte				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	2.203	1.675	–	528
In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI I)	1.094	1.045	–	48
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	3.297	2.720	–	577
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	–976	–800	–	–176
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	2.321	1.920	–	401
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	–2.058	–2.002	–	–56
In die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte übernommen (OCI II)	753	730	–	22
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	–1.305	–1.272	–	–34
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	398	387	–	11
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	–908	–885	–	–23
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten				
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	–430	–430	–	–
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	0	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	–430	–430	–	–
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	118	118	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	–312	–312	–	–
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	314	314	–	0
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	**1.580**	**1.358**	**–**	**222**
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	16.452	16.030	–	422
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	–4.993	–4.811	–	–182
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	**11.459**	**11.218**	**–**	**241**
Gesamtergebnis	**27.312**	**26.100**	**576**	**636**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").
2 Die latenten Steuern werden ab dem ersten Quartal 2023 separat ausgewiesen. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Bilanz

des Volkswagen Konzerns zum 31. Dezember 2023

Mio. €	Anhang	31.12.2023	31.12.2022[1]
Aktiva			
Langfristige Vermögenswerte			
Immaterielle Vermögenswerte	12	89.109	83.241
Sachanlagen	13, 33	66.880	63.890
Vermietete Vermögenswerte	14, 33	64.094	59.380
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	14	632	610
At Equity bewertete Anteile	15	12.239	12.668
Sonstige Beteiligungen	15	4.431	3.489
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	94.474	86.944
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	11.757	13.832
Sonstige Forderungen	18	2.702	2.477
Ertragsteuerforderungen	19	437	394
Latente Ertragsteueransprüche	19	13.940	12.929
		360.694	**339.853**
Kurzfristige Vermögenswerte			
Vorräte	20	53.601	52.274
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21	21.849	18.534
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	66.381	61.549
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17	16.953	15.148
Sonstige Forderungen	18	8.799	7.813
Ertragsteuerforderungen	19	1.649	1.732
Wertpapiere und Termingeldanlagen	22	26.772	37.206
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	23	43.449	29.172
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte		190	733
		239.644	**224.159**
Bilanzsumme		**600.338**	**564.013**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Mio. €	Anhang	31.12.2023	31.12.2022[1]
Passiva			
Eigenkapital	24		
Gezeichnetes Kapital		1.283	1.283
Kapitalrücklage		14.551	14.551
Gewinnrücklagen		147.830	137.272
Übrige Rücklagen		–3.125	–1.851
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG		15.155	14.121
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG		175.694	165.376
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital		14.218	12.952
		189.912	**178.328**
Langfristige Schulden			
Finanzschulden	25	122.323	121.737
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	26	6.968	8.188
Sonstige Verbindlichkeiten	27	9.885	9.144
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	28	9.781	10.736
Rückstellungen für Pensionen	29	29.672	27.553
Ertragsteuerrückstellungen	28	4.287	4.320
Sonstige Rückstellungen	30	21.636	21.283
		204.552	**202.961**
Kurzfristige Schulden			
Finanzschulden	25	110.476	83.448
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	31	30.901	28.738
Ertragsteuerverbindlichkeiten	28	556	726
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	26	14.022	19.807
Sonstige Verbindlichkeiten	27	24.345	22.665
Ertragsteuerrückstellungen	28	1.663	2.586
Sonstige Rückstellungen	30	23.881	24.596
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten		31	158
		205.874	**182.723**
Bilanzsumme		**600.338**	**564.013**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Eigenkapitalentwicklung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

				ÜBRIGE RÜCKLAGEN									
					SICHERUNGSGESCHÄFTE								
Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinnrücklagen	Währungsumrechnung	Cashflow-Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungsbeziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapitalinstrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Anteile der Anteilseigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
Stand am 01.01.2022	**1.283**	**14.551**	**117.342**	**-2.351**	**-635**	**-367**	**-355**	**541**	**14.439**	**144.449**	**1.705**	**146.154**
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 17	–	–	-11	–	–	–	–	1	–	-11	–	-11
Stand nach Anpassung am 01.01.2022	**1.283**	**14.551**	**117.331**	**-2.351**	**-635**	**-367**	**-355**	**542**	**14.439**	**144.438**	**1.705**	**146.143**
Ergebnis nach Steuern	–	–	14.881	–	–	–	–	–	576	15.457	395	15.852
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	10.243	321	1.920	-885	-705	325	–	11.218	241	11.459
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**25.124**	**321**	**1.920**	**-885**	**-705**	**325**	**576**	**26.676**	**636**	**27.312**
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	–	–	-58	–	–	–	58	–	–	–	–	–
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	–	–	–	–	–	–	–	–	-337	-337	103	-234
Dividendenausschüttungen	–	–	-13.327	–	–	–	–	–	-557	-13.884	-257	-14.141
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	–	–	8.148	-226	338	174	-3	0	–	8.432	10.796	19.228
Übrige Veränderungen	–	–	54	–	–	–	–	-3	–	51	-30	21
Stand am 31.12.2022[1]	**1.283**	**14.551**	**137.272**	**-2.256**	**1.623**	**-1.077**	**-1.005**	**864**	**14.121**	**165.376**	**12.952**	**178.328**
Stand am 01.01.2023	**1.283**	**14.551**	**137.267**	**-2.256**	**1.623**	**-1.077**	**-1.005**	**870**	**14.121**	**165.378**	**12.950**	**178.327**
Änderung der Bilanzierung aufgrund von IFRS 17	–	–	5	–	–	–	–	-7	–	-1	2	1
Stand nach Anpassung am 01.01.2023	**1.283**	**14.551**	**137.272**	**-2.256**	**1.623**	**-1.077**	**-1.005**	**864**	**14.121**	**165.376**	**12.952**	**178.328**
Ergebnis nach Steuern	–	–	16.013	–	–	–	–	–	586	16.599	1.329	17.928
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–	–	-1.153	-1.163	-151	401	52	-388	–	-2.402	64	-2.339
Gesamtergebnis	**–**	**–**	**14.860**	**-1.163**	**-151**	**401**	**52**	**-388**	**586**	**14.197**	**1.393**	**15.589**
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	–	–	13	–	–	–	-13	–	–	–	–	–
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	–	–	–	–	–	–	–	–	1.004	1.004	3	1.008
Dividendenausschüttungen	–	–	-4.374	–	–	–	–	–	-556	-4.930	-54	-4.984
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	–	–	-42	-11	–	–	–	–	–	-54	-27	-80
Übrige Veränderungen	–	–	100	–	–	–	–	–	–	100	-50	51
Stand am 31.12.2023	**1.283**	**14.551**	**147.830**	**-3.431**	**1.472**	**-676**	**-966**	**476**	**15.155**	**175.694**	**14.218**	**189.912**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Das Eigenkapital wird in der Anhangangabe zum Eigenkapital erläutert.

Kapitalflussrechnung

des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. Dezember 2023

Mio. €	2023	2022[2]
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**29.738**	**39.123**
Ergebnis vor Steuern	23.194	22.070
Ertragsteuerzahlungen	–7.716	–4.416
Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien[1]	11.727	13.364
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten[1]	5.184	5.144
Abschreibungen auf Beteiligungen[1]	717	2.185
Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte[1]	10.655	9.977
Ergebnis aus dem Abgang von Anlagegegenständen und Beteiligungen	208	30
Ergebnis aus der At Equity Bewertung	271	568
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen/Erträge	3.953	–539
Veränderung der Vorräte	–2.071	–8.385
Veränderung der Forderungen (ohne Finanzdienstleistungsbereich)	–4.361	–3.065
Veränderung der Verbindlichkeiten (ohne Finanzschulden)	5.272	8.713
Veränderung der Rückstellungen	620	–2.144
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte	–14.964	–8.711
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–13.332	–6.294
Cashflow laufendes Geschäft	**19.356**	**28.496**
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	–14.653	–12.948
Zugänge aktivierter Entwicklungskosten	–11.142	–9.723
Erwerb von Tochtergesellschaften	–675	–1.122
Erwerb von sonstigen Beteiligungen	–2.041	–2.504
Veräußerung von Tochtergesellschaften	–63	372
Veräußerung von sonstigen Beteiligungen	41	35
Erlöse aus dem Abgang von Immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien	501	437
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen	11.273	–14.885
Veränderung der Darlehensforderungen	–3.054	–1.483
Investitionstätigkeit	**–19.812**	**–41.822**
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	1.003	–235
Dividendenzahlungen	–11.732	–4.362
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	–8	16.198
Aufnahmen von Anleihen	37.740	23.876
Tilgungen von Anleihen	–32.582	–25.638
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	22.776	–4.366
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	–1.190	–1.248
Finanzierungstätigkeit	**16.008**	**4.225**
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–1.764	–285
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–2	1
Veränderung Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**13.785**	**–9.385**
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	**43.522**	**29.738**
Endbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	43.522	29.738
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	41.858	49.771
Bruttoliquidität	**85.380**	**79.509**
Kreditstand	–232.813	–205.312
Nettoliquidität	**–147.433**	**–125.803**

1 Saldiert mit Zuschreibungen.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

des Volkswagen Konzernabschlusses zum 31. Dezember 2023

Allgemeine Angaben

Die Volkswagen AG hat ihren Sitz in Wolfsburg, Deutschland, und ist beim Amtsgericht Braunschweig unter der Registernummer HRB 100484 eingetragen. Das Geschäftsjahr entspricht dem Kalenderjahr.

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2023 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Hierbei werden alle von der EU übernommenen und verpflichtend anzuwendenden IFRS berücksichtigt.

Die im Vorjahr angewendeten Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sind grundsätzlich beibehalten worden. Erforderliche Änderungen ergaben sich lediglich durch geänderte Standards.

Darüber hinaus werden bei der Erstellung des Konzernabschlusses alle Vorschriften nach deutschem Handelsrecht, zu deren Anwendung Volkswagen zusätzlich verpflichtet ist, sowie dem deutschen Corporate Governance Kodex beachtet.

Der Konzernabschluss wird in Euro aufgestellt. Soweit nicht anders vermerkt, werden alle Beträge in Millionen Euro (Mio. €) angegeben.

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

Die Gewinn- und Verlustrechnung wird nach dem international gebräuchlichen Umsatzkostenverfahren erstellt.

Die Erstellung des Konzernabschlusses unter Beachtung der oben genannten Normen erfordert bei einigen Posten, dass Annahmen getroffen werden, die sich auf den Ansatz in der Bilanz oder der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns sowie auf die Angabe von Eventualforderungen und -verbindlichkeiten auswirken. Der Konzernabschluss vermittelt ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cashflows.

Der Vorstand hat den Konzernabschluss am 20. Februar 2024 aufgestellt. Zu diesem Zeitpunkt endet der Wertaufhellungszeitraum.

Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem Geschäftsjahr 2023 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Seit dem 1. Januar 2023 sind Änderungen an IAS 12 anzuwenden, die daraus resultierten, dass sich rund 140 Staaten auf eine globale Mindestbesteuerung geeinigt haben (Pillar 2). In IAS 12 wurde eine vorübergehende Ausnahme verankert, nach der latente Steuern nicht bilanziert werden müssen, sofern sie sich aus der Umsetzung von Pillar 2 durch die jeweiligen Länder ergeben. Für weitere Informationen zu Pillar 2 siehe Angabe „Steuern vom Einkommen und vom Ertrag".

Ebenfalls seit dem 1. Januar 2023 sind Änderungen an IAS 12 umzusetzen, die latente Steuern auf Leasingverhältnisse und Stilllegungs- bzw. Rückbauverpflichtungen betreffen. Demnach sind beim Erstansatz diesbezüglicher Vermögenswerte und Schulden gegebenenfalls latente Steuern zu erfassen.

Ferner wurden Änderungen an IAS 1 vorgenommen, die auch seit dem 1. Januar 2023 anzuwenden sind. Im Kern zielen diese Änderungen darauf ab, durch eine Schärfung des Wesentlichkeitsbegriffs die Angaben zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden unternehmensspezifischer und damit entscheidungsnützlicher zu machen. Vor diesem Hintergrund wurden die Angaben des Volkswagen Konzerns zu Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden überarbeitet. Insbesondere allgemein formulierte Angaben, die sich aus den IFRS Standards ableiten, wurden auf das Nötigste reduziert.

Weiterhin sind seit dem 1. Januar 2023 Änderungen an IAS 8 zu berücksichtigen, welche den Unterschied zwischen der Änderung einer Rechnungslegungsmethode und der Änderung einer rechnungslegungsbezogenen Schätzung konkretisieren.

Die oben genannten geänderten Regelungen haben keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

IFRS 17 - VERSICHERUNGSVERTRÄGE

IFRS 17 fasst die Vorschriften zur Bilanzierung von Versicherungsverträgen neu. Der Volkswagen Konzern wendet IFRS 17 erstmalig zum 1. Januar 2023 an. Die Umstellung erfolgte unter Anwendung des vollständig retrospektiven Ansatzes, es sei denn, dieser war nicht durchführbar. Dies war der Fall, wenn nicht alle erforderlichen historischen Informationen, insbesondere für Verträge mit mehrjähriger Laufzeit ohne unangemessenen Kosten- oder Zeitaufwand, verfügbar waren. In diesen Fällen wendete der Volkswagen Konzern grundsätzlich den modifizierten retrospektiven Ansatz an.

Der Volkswagen Konzern betreibt im Wesentlichen Erst- und Rückversicherungsgeschäft in den Sparten Garantie- und Reparaturkostenversicherung sowie Rückversicherungsgeschäft in der Sparte Restschuldversicherung. Darüber hinaus existieren Kraftfahrthaftportfolios, die sich allerdings fast vollständig in Abwicklung befinden.

Im Wesentlichen werden die Rückstellungen mit Hilfe des General Measurement Models bewertet. Die Ermittlung der hierfür nötigen Daten erfolgt mit Hilfe üblicher versicherungstechnischer Verfahren wie z.B. dem Chain-Ladder-Verfahren.

Der Volkswagen Konzern wendet zur Berechnung des Abzinsungssatzes den „Bottom-Up Approach" an. Für das Versicherungsgeschäft wird die risikolose Zinsstrukturkurve grundsätzlich aus Overnight Index Swaps der Währung, in der die zugrundeliegenden Versicherungsverträge abgeschlossen werden, abgeleitet.

Bei Verträgen, deren primärer Zweck die Erbringung von Serviceleistungen gegen ein festes Entgelt ist (sog. Festpreis-Serviceverträge), nutzt der Volkswagen Konzern das Wahlrecht, diese Dienstleistungsverträge als Servicedienstleistungen gemäß IFRS 15 abzubilden. Genauso wird das Wahlrecht für Darlehensverträge, die ein signifikantes Versicherungsrisiko des Darlehensnehmers übertragen, dahin gehend ausgeübt, diese nach IFRS 9 abzubilden.

Aus der erstmaligen Anwendung resultierte eine geringfügige Veränderung des Eigenkapitals jeweils zum 1. Januar 2023 sowie zum 1. Januar 2022. Diese ist im Wesentlichen auf die geänderte Systematik zur Ermittlung der Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft zurückzuführen. Darüber hinaus führt die saldierte Betrachtung von Zahlungsströmen in der Bewertung der Rückstellungshöhe gleichermaßen zu einer Reduktion von Vermögenswerten und Rückstellungen aus dem Versicherungsgeschäft in Höhe von 0,7 Mrd. €. Auf die Gewinn- und Verlustrechnung hat die geänderte Systematik zur Erfassung von Erlösen und Aufwendungen keine wesentlichen Auswirkungen. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS

Die Volkswagen AG hat in ihrem Konzernabschluss 2023 die nachstehenden Rechnungslegungsnormen, die vom IASB bis zum 31. Dezember 2023 verabschiedet worden sind, die aber für das Geschäftsjahr noch nicht verpflichtend anzuwenden waren, nicht berücksichtigt.

Standard/Interpretation		Veröffentlicht durch das IASB	Anwendungspflicht[1]	Übernahme durch EU	Voraussichtliche Auswirkungen
IFRS 16	Sale and Leaseback Transaktionen	22.09.2022	01.01.2024	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1	Klassifizierung von Verbindlichkeiten	23.01.2020	01.01.2024	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 1	Langfristige Schulden mit bestimmten Kreditbedingungen	31.10.2022	01.01.2024	Ja	Keine wesentlichen Auswirkungen
IAS 7 / IFRS 7	Reverse-Factoring-Vereinbarungen	25.05.2023	01.01.2024	Nein	Zusätzliche Anhangangabe
IAS 21	Währungsumrechnung bei fehlender Umtauschbarkeit	15.08.2023	01.01.2025	Nein	Keine wesentlichen Auswirkungen

1 Pflicht zur erstmaligen Anwendung aus Sicht der Volkswagen AG.

Wesentliche Ereignisse

DIESELTHEMATIK

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – EPA) eine „Notice of Violation" und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)- Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation" bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen im Nachgang zur Veröffentlichung der Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device" als Ursache der hohen NO_x-Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei.

Im Laufe des Sommers 2015 wurde für einzelne Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG sukzessive erkennbar, dass die Auffälligkeiten in den USA durch eine Veränderung von Teilen der Motorsteuerungssoftware verursacht wurden, welche später als nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device" identifiziert wurde. Dies mündete in der Offenlegung eines „Defeat Device" durch Volkswagen gegenüber der EPA und dem California Air Resources Board (CARB) – einer Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten, Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation" durch die EPA, die für den Vorstand vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

Im Geschäftsjahr 2023 waren im Zusammenhang mit der Dieselthematik keine wesentlichen Sondereinflüsse zu erfassen.

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

KARTELLRECHTLICHE UNTERSUCHUNGEN

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen. Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) lehnte die von Scania in diesem Zusammenhang eingelegten Rechtsmittel in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich ab. Im Februar 2024 wies der Europäische Gerichtshof das von Scania im April 2022 gegen dieses Urteil eingelegte Rechtsmittel in vollem Umfang letztinstanzlich zurück.

Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Für einen Großteil der genannten Rechtsstreitigkeiten wurden keine Rückstellungen gebildet, da nicht von einer abschließenden, letztinstanzlichen Verurteilung auf Zahlung von Schadensersatz ausgegangen wird. Für diejenigen Verfahren, in denen infolge einer Neubewertung der Risiken mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, spricht als dagegen, wurden Rückstellungen in Höhe von 89 Mio. € gebildet. Eventualverbindlichkeiten wurden nicht angegeben, da eine Quantifizierung derzeit nicht möglich ist. Dies betrifft insbesondere die Verfahren, die sich aktuell in einem frühen Stadium befinden – einschließlich solcher, die sich noch im frühen Stadium der sachverständigen Begutachtung befinden.

Die Europäische Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) durchsuchten im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche beziehungsweise stellten förmliche Auskunftsverlangen zu. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und Vans bis zu 3,75 t) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) erfolgen. Die untersuchte Zuwiderhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG beantwortet die Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem richtete die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG. Die Volkswagen AG reichte gegen die Auskunftsersuchen der CMA im Juli 2022 Klage (judical review) ein, weil die CMA nach Auffassung der Volkswagen AG mit den Auskunftsersuchen insbesondere ihre Kompetenzen überschreitet. Dieser Klage gab das Gericht im Februar 2023 statt. Nachdem die CMA im April 2023 Rechtsmittel gegen das Urteil eingelegt hatte, entschied das Berufungsgericht im Januar 2024 zugunsten der CMA. Die Volkswagen AG prüft die Einlegung von Rechtsmitteln gegen die Entscheidung. Parallel prüft die Volkswagen AG unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation mit der CMA.

Darüber hinaus leiteten wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen ein. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen; eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

RUSSLAND-UKRAINE-KONFLIKT

Mit dem Beginn des Russland-Ukraine-Konflikts im Februar 2022 kam es neben der humanitären Krise weltweit zu Verwerfungen auf den Märkten. Insbesondere auf den Energie- und Rohstoffmärkten kam es zu erheblichen Preissteigerungen und international war ein deutlicher Anstieg der Zins- und Inflationsraten zu verzeichnen. Im Laufe des Geschäftsjahres 2023 zeichnete sich in den Märkten teilweise eine Normalisierung ab.

Volkswagen hatte vor dem Hintergrund des Russland-Ukraine-Konflikts und den daraus resultierenden Folgen entschieden, die Produktion von Fahrzeugen in Russland zunächst einzustellen. Ebenfalls wurde der Fahrzeugexport nach Russland gestoppt. Ergänzend dazu sind auch bei Lieferungen von Ersatzteilen beziehungsweise der Bereitstellung von technischen Informationen die jeweiligen Sanktionsvorgaben einzuhalten.

Auch im Geschäftsjahr 2023 entspannte sich der Russland-Ukraine-Konflikt nicht. Daher wurde im Volkswagen Konzern die Einstellung der geschäftlichen Tätigkeit in Russland weiter konkretisiert. In diesem Zusammenhang wurden weitere Verkaufsverhandlungen mit verschiedenen Investoren fortgeführt beziehungsweise abgeschlossen.

Am 18. Mai 2023 hat der Volkswagen Konzern den Verkauf seiner Anteile an der OOO Volkswagen Group Rus (Volkswagen Group Rus), Kaluga/Russland und ihren lokalen Tochtergesellschaften (OOO Volkswagen Components and Services, Kaluga/Russland, OOO Scania Leasing, Moskau/Russland, OOO Scania Finance, Moskau/Russland, OOO Scania Insurance, Moskau/Russland) an OOO ART-FINANCE, Moskau/Russland, die von dem russischen Händler AO Avilon Automotive Group, Moskau/Russland unterstützt wird, abgeschlossen. Mit Registrierung der Transaktion am 22. Mai 2023 ging das Eigentum an den Anteilen der Volkswagen Group Rus von der Verkäuferseite auf den Käufer über. Die Transaktion umfasst die Produktionsstätten in Kaluga, die Importeursstruktur der Konzernmarken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, AUDI, Škoda, Bentley, Lamborghini und Ducati für mögliches After-Sales-Geschäft und die Lageraktivitäten sowie die Scania Finanzdienstleistungsaktivitäten mit allen zugehörigen Mitarbeitern.

Der Volkswagen Konzern hatte in diesem Zusammenhang bereits im Geschäftsjahr 2022 wesentliche Wertberichtigungen vorgenommen und entsprechende Vorsorgen getroffen. Der Verkaufspreis beträgt 0,1 Mrd. €. Aus der Entkonsolidierung der betroffenen Gesellschaften ergibt sich ein Verlust in Höhe von 0,4 Mrd. € im Geschäftsjahr 2023, welcher im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen ist. Dieses Ergebnis verteilt sich auf den Konzernbereich Automobile in Höhe von – 0,4 Mrd. € sowie auf den Finanzdienstleistungsbereich in Höhe von 0,1 Mrd. €. Der Verlust resultiert im Wesentlichen aus der Realisierung von Währungsumrechnungseffekten in Höhe von – 0,3 Mrd. €, welche aus der Währungsumrechnungsrücklage in die Sonstigen betrieblichen Aufwendungen umgegliedert wurden.

Neben der Abwicklung der Volkswagen Group Rus und ihrer Tochtergesellschaften wurden im Geschäftsjahr 2023 keine zusätzlichen wesentlichen Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt erfasst.

In Bezug auf die Abwicklung weiterer Tochtergesellschaften des Volkswagen Konzerns wird auf die Angabe „IFRS 5 – Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte“ verwiesen.

Siehe hierzu auch die Erläuterungen im Konzernlagebericht 2023, insbesondere in den Kapiteln Geschäftsverlauf, Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage, Prognosebericht sowie Risiko- und Chancenbericht.

WESENTLICHE TRANSAKTIONEN DES LAUFENDEN GESCHÄFTSJAHRES

SCOUT MOTORS INC.

Im Rahmen der Nordamerika Strategie des Volkswagen Konzerns wurde im Geschäftsjahr 2022 die Gesellschaft Scout Motors Inc., Arlington, Virginia/USA, eine 100 prozentige Tochtergesellschaft der Volkswagen Finance Luxemburg, Strassen/Luxemburg, gegründet. Unter dem Namen Scout soll eine neue Fahrzeugmarke erschaffen werden, über die in den USA ab 2026 elektrifizierte Geländefahrzeuge und Pickups vertrieben werden. Um den Aufbau der Marke Scout, die Fahrzeugentwicklung und die Produktionsplanung zu finanzieren, wurden im Geschäftsjahr 2023 493 Mio. USD in die Gesellschaft eingebracht. Die Gesellschaft wird seit dem 1. Januar 2023 in den Volkswagen Konzernabschluss einbezogen.

ARGO AI

Im Rahmen der im dritten Quartal 2022 eingeleiteten Abwicklung von Argo AI, LLC, Pittsburgh/USA (Argo AI) hat Volkswagen im ersten Halbjahr 2023 60 Mio. USD in die Gesellschaft eingelegt. Die Einlage wurde vollständig wertberichtigt. Im Vorjahr wurde ein Aufwand in Höhe von 1,9 Mrd. € aus der vollständigen Wertberichtigung der Beteiligung an Argo AI im Übrigen Finanzergebnis erfasst.

QUANTUMSCAPE CORPORATION

Der Volkswagen Konzern hat in den Geschäftsjahren 2020 und 2021 über Termingeschäfte aus einer Kapitalerhöhung neue Anteile an der QuantumScape Corporation, San José/USA (QuantumScape) erworben. Aufgrund der parallel erfolgten Börsennotierung von QuantumScape an der New York Stock Exchange waren die Termingeschäfte zum jeweiligen Stichtagskurs zu bewerten. Entsprechend wurden im Geschäftsjahr 2020 ein nicht zahlungswirksamer Ertrag in Höhe von 1,4 Mrd. € und im Geschäftsjahr 2021 ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,6 Mrd. € im Finanzergebnis erfasst. Insgesamt kam es zu einer nicht zahlungswirksamen Aufwertung in Höhe von 0,8 Mrd. €.

Aufgrund der Börsenkursentwicklung hat der Volkswagen Konzern einen Werthaltigkeitstest der Anteile an QuantumScape durchgeführt. Auf Basis des Werthaltigkeitstests wurde der Buchwert angepasst. Aus dieser Anpassung resultierte im zweiten Quartal 2023 ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,3 Mrd. €. Ein zusätzlicher Anpassungsbedarf in Höhe von 0,1 Mrd. € ergab sich im dritten Quartal 2023. Insgesamt liegt im Geschäftsjahr 2023 ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,4 Mrd. € vor, der im Übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird.

XPENG INC.

Am 6. Dezember 2023 hat Volkswagen 4,99 % der Stammaktien des Elektrofahrzeugherstellers XPeng Inc., Kaimaninseln (XPeng) zu einem Kaufpreis von insgesamt 706 Mio. USD erworben. Aus der Realisierung eines seit dem 26. Juli 2023 laufenden Termingeschäfts ergaben sich im Geschäftsjahr 2023 nicht zahlungswirksame Erträge in Höhe von 74,2 Mio. €, die im Übrigen Finanzergebnis in den Erträgen und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting ausgewiesen sind. Zusammen mit dem Vertrag zum Erwerb der Anteile wurde mit Guangdong Xiaopeng Motors Technology Co. Ltd., Guangzhou/China, einem Tochterunternehmen von XPeng, eine technologische Rahmenvereinbarung unter anderem über die gemeinsame Entwicklung von Elektrofahrzeugen in China abgeschlossen.

Die Beteiligung an XPeng wird erfolgsneutral zum Fair Value bewertet.

Audi FAW NEV CO.

Am 27. September 2023 haben die Gesellschafter AUDI AG, Ingolstadt, Volkswagen (China) Investment Co., Ltd., Peking/China und China FAW Corporation Limited, Changchun/China Änderungen der Articles of Association der Audi FAW NEV Co., Ltd., Changchun/China (Audi FAW NEV Co.) mit Wirkung zum 1. Oktober 2023 beschlossen. Die Änderungen führten bei unveränderten Beteiligungsverhältnissen zu einem Kontrollverlust des Volkswagen Konzerns über die Gesellschaft und damit zu deren Entkonsolidierung. Seit dem 1. Oktober 2023 besteht gemeinsame Kontrolle im Sinne des IFRS 11. Die Beteiligung an der Audi FAW NEV Co. wird in Folge als Gemeinschaftsunternehmen nach der Equity Methode in den Konzernabschluss einbezogen. Als Konsequenz der geänderten Einbeziehungsart reduzierte sich der bisher gezeigte Zahlungsmittelbestand um einen niedrigen dreistelligen Millionenbetrag. Darüber hinaus ergaben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

HORIZON ROBOTICS INC.

Am 7. Dezember 2023 hat Volkswagen von Horizon Robotics Inc., Kaimaninseln (Horizon Robotics), einem führenden Anbieter von energieeffizienten Computing-Plattformen für autonomes Fahren in China, Vorzugsaktien von Horizon Robotics zu einem Kaufpreis von 200 Mio. USD erworben sowie ein Wandeldarlehen an Horizon Robotics in Höhe von 800 Mio. USD ausgegeben. Beide Investitionen sind bilanziell als Fremdkapitalinstrumente klassifiziert und werden erfolgswirksam zum Fair Value bewertet. Aus der Bewertung resultierten im Geschäftsjahr 2023 nicht zahlungswirksame Erträge in Höhe von 0,7 Mio. €, die im Übrigen Finanzergebnis in den Erträgen und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen ausgewiesen sind.

Um die Entwicklung des hochautomatisierten und autonomen Fahrens in China voranzutreiben, hat Volkswagen mit Horizon Robotics außerdem die Gründung eines Gemeinschaftsunternehmens vereinbart. Am 14. Dezember 2023 investierte Volkswagen hierzu 2 Mrd. CNY und erhält dafür einen Anteil von 60 % an dem neuen Unternehmen CARIZON (Beijing) Technology Company Limited, Peking/China (CARIZON). Darüber hinaus hat sich Volkswagen zu zukünftigen Kapitaleinzahlungen in das Gemeinschaftsunternehmen von bis zu 8,4 Mrd. CNY verpflichtet.

WESENTLICHE TRANSAKTIONEN DES VORJAHRES

BÖRSENGANG DER PORSCHE AG

Im Rahmen des Börsengangs der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG), konnten am 28. September 2022 insgesamt 25 % der Vorzugsaktien der Porsche AG (einschließlich Mehrzuteilungen) zu einem Wert von rund 9,4 Mrd. € erfolgreich bei Investoren platziert werden. Die stimmrechtslosen Vorzugsaktien der Porsche AG werden seit dem 29. September 2022 im regulierten Markt der Frankfurter Wertpapierbörse gehandelt. Seit Beendigung der Stabilisierungsperiode am 11. Oktober 2022 beträgt der Free-Float der Vorzugsaktien 24,2 % des Vorzugsaktienkapitals der Porsche AG.

Zusätzlich hat Volkswagen im Zusammenhang mit dem Börsengang eine Beteiligung von 25 % der Porsche AG Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie an die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart (Porsche SE) zu einem Kaufpreis von rund 10,1 Mrd. € veräußert. Der Vollzug des Erwerbs der Stammaktien fand in zwei Tranchen statt.

Der Mittelzufluss für die Vorzugsaktien sowie die erste Tranche der Stammaktien erfolgte zu Beginn des vierten Quartals 2022.

Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung einer Sonderdividende, was zu einer Gesamtverpflichtung gegenüber den Anteilseignern der Volkswagen AG in Höhe von 9,6 Mrd. € führte. Der Mittelabfluss war für den 9. Januar 2023 terminiert und ist an diesem Tag erfolgt.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich auf eine Aufrechnung der Verpflichtung gegenüber der Porsche SE auf Zahlung der Sonderdividende mit dem Anspruch der Volkswagen AG auf die Zahlung des noch ausstehenden Kaufpreises für die zweite Tranche der Stammaktien geeinigt. Die Kaufpreisforderung der zweiten Tranche in Höhe von 3,0 Mrd. € und die Dividendenverbindlichkeit in Höhe von 3,1 Mrd. € wurden daher im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 saldiert ausgewiesen. Mit der Zahlung der Sonderdividende am 9. Januar 2023 wurde die Aufrechnung vollzogen.

Die Beschäftigten der Volkswagen AG, der Volkswagen Sachsen GmbH sowie der Porsche AG haben über eine Einmalzahlung am wirtschaftlichen Erfolg der Platzierung der Vorzugsaktien und der Veräußerung der Stammaktien an der Porsche AG partizipiert. Insgesamt betrug der dafür im Geschäftsjahr 2022 aufwandswirksam erfasste Bonus an die Mitarbeiter im Volkswagen Konzern 0,5 Mrd. €.

Für detailliertere Informationen wird auf die Erläuterungen im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 verwiesen.

ERWERB EUROPCAR

Volkswagen hatte 2021 mit dem Finanzinvestor Attestor Limited und der Pon Holdings B.V. ein gemeinsames öffentliches Übernahmeangebot auf die Anteile an der Europcar Mobility Group S.A., Paris/Frankreich (Europcar) über die Konsortialgesellschaft Green Mobility Holding S.A. (GMH) mit Sitz in Strassen/Luxemburg abgegeben. Ende Mai 2022 erfolgte die letzte kartellrechtliche Freigabe durch die EU-Kommission. Innerhalb einer verlängerten Angebotsfrist gab die französische Finanzmarktaufsichtsbehörde den Europcar-Aktionären die Möglichkeit, ihre Aktien der Konsortialgesellschaft anzudienen. Insgesamt nahmen 93,6 % der Europcar-Aktionäre das Angebot an. Das Konsortium hat Mitte Juni 2022 gemeinsam die Beherrschung über Europcar übernommen. Da die Annahmequote über 90 % lag, wurde im Juli 2022 ein Squeeze-out Verfahren für die noch verbleibenden Europcar-Aktien eingeleitet und ein Delisting vorgenommen. Seit 13. Juli 2022 hält die Konsortialgesellschaft 100 % der Europcar-Anteile. Der Kaufpreis lag bei 51 Cent je Europcar-Aktie.

Ende Juni 2022 wurde der gesamte auf Volkswagen entfallende Kaufpreisanteil in Höhe von 1,7 Mrd. € in die GMH eingelegt. Die Gesellschaft, an der Volkswagen 66 % der Anteile hält, wird im Volkswagen Konzernabschluss aufgrund der vertraglich vereinbarten gemeinsamen Beherrschung nach der Equity-Methode bilanziert. Zudem ist Volkswagen Stillhalter von Put-Optionen der anderen Konsortialgesellschafter und die anderen Gesellschafter haben Volkswagen Call-Optionen auf ihre Anteile an der Konsortialgesellschaft eingeräumt. Die Optionen mit Attestor wurden im Dezember 2022 langfristig verlängert. Aus der Bewertung der Optionen ergab sich im Vorjahr insgesamt ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,3 Mrd. €, der im Finanzergebnis erfasst wurde.

Mit dem Abschluss der Europcar-Transaktion hat Volkswagen im Rahmen der Konzerninitiative Mobility Solutions der NEW AUTO-Strategie einen weiteren wichtigen Meilenstein erreicht. Mit Hilfe dieser Transaktion will sich der Volkswagen Konzern einen bedeutenden Anteil am weltweiten Markt für Mobilitätsdienste sichern. Die Europcar Mobility Group soll dabei ein Eckpfeiler für die von Volkswagen geplante Mobilitätsplattform werden.

Auswirkungen des Klimawandels

Vor dem Hintergrund des Klimawandels und den damit verbundenen Verschärfungen der Emissionsregelungen schreitet die Transformation der Automobilindustrie hin zu Elektromobilität und weiterer Digitalisierung voran. Mit der Strategie NEW AUTO hat der Volkswagen Konzern die Transformation zur Elektromobilität nochmals beschleunigt.

Im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses hat der Vorstand die möglichen Auswirkungen des Klimawandels und künftiger regulatorischer Vorgaben, insbesondere der damit verbundenen Transformation zur Elektromobilität, berücksichtigt. Potenzielle Effekte insbesondere auf langfristige Vermögenswerte, Rückstellungen für Emissionsabgaben und künftige Cashflows wurden im Rahmen der in den Konzernabschluss einfließenden wesentlichen Schätzungen und Beurteilungen soweit möglich einbezogen. Der Volkswagen Konzern strebt an, den Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen von 8,3 % im Jahr 2023 auf über 50 % im Jahr 2030 zu steigern.

Bis 2030 will der Konzern seinen Kunden weltweit rund 50 rein batterieelektrische Modelle anbieten können. Die Auswirkungen der Transformation zur Elektromobilität und die in diesem Zusammenhang geplante Erhöhung des Anteils vollelektrischer Fahrzeuge werden bei der Ermittlung der Mittelfristplanung und damit bei der Ableitung der künftigen Cashflows für die Ermittlung des erzielbaren Betrags im Rahmen der Werthaltigkeitstests der Goodwills und Immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer insbesondere bei der Planung künftiger Fahrzeugmodelle, Entwicklungskosten sowie Produktionsanlagen berücksichtigt. Dafür wird in der Mittelfristplanung ein niedriger dreistelliger Milliarden-Euro-Betrag vorgesehen. Darüber hinaus beurteilt Volkswagen regelmäßig, ob sich aus diesen Entwicklungen die Notwendigkeit von anlassbezogenen Wertminderungstests oder der Anpassung von Nutzungsdauern bei sonstigen langfristigen nicht finanziellen Vermögenswerten ergibt. Wesentliche Auswirkungen auf die Nutzungsdauern von aktivierten Entwicklungskosten oder Sachanlagen wurden angesichts der Betrachtungszeiträume der regulatorischen Vorgaben und aufgrund der parallelen Produktion von batterieelektrischen Fahrzeugen und Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor in den nächsten Jahren nicht festgestellt. In Bezug auf die sich verschärfenden Emissionsregelungen wird sichergestellt, dass die verschiedenen international bestehenden Regelungen berücksichtigt und etwaige Verpflichtungen sachgerecht erfasst werden. Wesentliche Auswirkungen auf den Konzernabschluss ergaben sich hieraus nicht. Durch die erhöhten Entwicklungsaufwendungen in den Bereichen Elektromobilität und Digitalisierung ergibt sich jedoch ein entsprechender Anstieg der selbst erstellten Immateriellen Vermögenswerte. Siehe hierzu auch die Erläuterungen in der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden".

Bezüglich der ausführlichen Darstellung der Berücksichtigung der Nachhaltigkeit im Rahmen der Konzernstrategie sowie der Steuerung und Planung des Konzerns wird auf die Abschnitte „Ziele und Strategien" sowie „Nachhaltige Wertsteigerung" im Konzernlagebericht verwiesen.

Konzernkreis

Neben der Volkswagen AG werden in den Konzernabschluss alle wesentlichen in- und ausländischen Tochterunternehmen einschließlich strukturierter Unternehmen einbezogen, die die Volkswagen AG unmittelbar oder mittelbar beherrscht. Die strukturierten Unternehmen dienen im Wesentlichen der Durchführung von Asset-Backed-Securities-Transaktionen zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts sowie der Anlage finanzieller Mittel in Wertpapierspezialfonds.

Tochtergesellschaften mit ruhender oder einer Geschäftstätigkeit, die für die Vermittlung eines den tatsächlichen Verhältnissen entsprechenden Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage sowie der Cashflows des Volkswagen Konzerns sowohl einzeln als auch gesamt von untergeordneter Bedeutung sind, werden nicht konsolidiert. Sie werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung gegebenenfalls vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen im Konzernabschluss bilanziert.

Wesentliche Gesellschaften, bei denen die Volkswagen AG mittelbar oder unmittelbar die Möglichkeit hat, die finanz- und geschäftspolitischen Entscheidungen maßgeblich zu beeinflussen (assoziierte Unternehmen) oder sich mittelbar oder unmittelbar die Beherrschung teilt (Gemeinschaftsunternehmen), werden nach der Equity-Methode bewertet. Zu den Gemeinschaftsunternehmen werden auch Gesellschaften gerechnet, bei denen der Volkswagen Konzern zwar über die Mehrheit der Stimmrechte verfügt, bei denen aufgrund der Gesellschaftsverträge wesentliche Entscheidungen jedoch nur einstimmig getroffen werden können. Assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen von untergeordneter Bedeutung werden mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten unter Berücksichtigung gegebenenfalls vorzunehmender Wertminderungen und Wertaufholungen angesetzt.

Die Zusammensetzung des Volkswagen Konzerns ergibt sich aus der folgenden Tabelle:

	2023	2022
Volkswagen AG und vollkonsolidierte Tochtergesellschaften		
Inland	143	149
Ausland	810	797
Zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften		
Inland	91	86
Ausland	287	290
At Equity bewertete assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen sowie zum Fair Value geführte Beteiligungen		
Inland	50	45
Ausland	111	102
Zu Anschaffungskosten geführte assoziierte Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen		
Inland	52	51
Ausland	56	48
	1.600	**1.568**

Die Aufstellung des gesamten Anteilsbesitzes, die einen Teil des Jahresabschlusses der Volkswagen AG darstellt, ist unter folgendem Pfad beim elektronischen Unternehmensregister www.unternehmensregister.de sowie auf www.volkswagen-group.com/investoren abrufbar.

Folgende vollkonsolidierte verbundene deutsche Unternehmen in der Rechtsform einer Kapital- beziehungsweise Personengesellschaft haben die Bedingungen des § 264 Abs. 3 beziehungsweise § 264b HGB erfüllt und nehmen die Befreiungsvorschrift so weit wie möglich in Anspruch:

> AUDI AG, Ingolstadt
> Audi Berlin GmbH, Berlin
> Audi Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main
> Audi Hamburg GmbH, Hamburg
> Audi Hannover GmbH, Hannover
> Audi Leipzig GmbH, Leipzig
> Audi München GmbH, München
> Audi Sport GmbH, Neckarsulm
> Audi Stuttgart GmbH, Stuttgart
> Auto & Service PIA GmbH, München
> Autostadt GmbH, Wolfsburg
> Bugatti Engineering GmbH, Wolfsburg
> CARIAD SE, Wolfsburg
> dx.one GmbH, Wolfsburg
> Eberhardt Kraftfahrzeug GmbH + Co. KG, Ulm
> GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Augsburg KG, Pullach i. Isartal
> GETAS Verwaltung GmbH & Co. Objekt Heinrich-von-Buz-Straße KG, Pullach i. Isartal
> HABAMO Verwaltung GmbH & Co. Objekt Sterkrade KG, Pullach i. Isartal
> Haberl Beteiligungs-GmbH, München
> Held & Ströhle GmbH & Co. KG, Ulm
> H-Tec SYSTEMS GmbH, Augsburg
> MAHAG Automobilhandel und Service GmbH & Co. oHG, München
> MAHAG GmbH, München
> MAHAG Sportwagen Zentrum Albrechtstraße GmbH, München
> MAN Energy Solutions SE, Augsburg
> MOIA GmbH, Berlin
> MOIA Operations Germany GmbH, Hannover
> Porsche Holding Stuttgart GmbH, Stuttgart
> Porsche Niederlassung Mannheim GmbH, Mannheim
> Porsche Siebte Vermögensverwaltung GmbH, Wolfsburg
> PowerCo SE, Salzgitter
> PZ Leipzig GmbH, Leipzig
> Schwaba GmbH, Augsburg
> SEAT Deutschland Niederlassung GmbH, Weiterstadt
> SKODA AUTO Deutschland GmbH, Weiterstadt
> SZM Sportwagen Zentrum München GmbH, München
> VfL Wolfsburg-Fußball GmbH, Wolfsburg
> VGRB GmbH, Berlin
> VGRD GmbH, Wolfsburg
> VGRDD GmbH, Dresden
> VGRHH GmbH, Hamburg
> Volkswagen ADMT Hannover GmbH, Hannover
> Volkswagen AirService GmbH, Braunschweig
> Volkswagen Automobile Berlin GmbH, Berlin
> Volkswagen Automobile Chemnitz GmbH, Chemnitz
> Volkswagen Automobile Frankfurt GmbH, Frankfurt am Main

> Volkswagen Automobile Hamburg GmbH, Hamburg
> Volkswagen Automobile Hannover GmbH, Hannover
> VOLKSWAGEN Automobile Leipzig GmbH, Leipzig
> Volkswagen Automobile Rhein-Neckar GmbH, Mannheim
> Volkswagen Automobile Stuttgart GmbH, Stuttgart
> Volkswagen Beteiligungsverwaltung GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Deutschland GmbH & Co. KG, Wolfsburg
> Volkswagen Deutschland Verwaltungs GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Gebrauchtfahrzeughandels und Service GmbH, Langenhagen
> Volkswagen Group IT Solutions GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Group Real Estate GmbH & Co. KG, Wolfsburg
> Volkswagen Group Services GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Immobilien GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Konzernlogistik GmbH & Co. OHG, Wolfsburg
> Volkswagen Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
> Volkswagen Original Teile Logistik GmbH & Co. KG, Baunatal
> Volkswagen Osnabrück GmbH, Osnabrück
> Volkswagen Sachsen GmbH, Zwickau
> Volkswagen Sechste Leasingobjekt GmbH, Braunschweig
> Volkswagen Software Asset Management GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Vermögensverwaltungs-GmbH, Wolfsburg
> Volkswagen Zubehör GmbH, Dreieich

VOLLKONSOLIDIERTE TOCHTERGESELLSCHAFTEN

Die Änderungen im Konsolidierungskreis des Geschäftsjahres sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Anzahl	Inland	Ausland
Erstkonsolidierungen		
Bisher zu Anschaffungskosten geführte Tochtergesellschaften	2	20
Neu erworbene Tochtergesellschaften	–	–
Neu gegründete Tochtergesellschaften	–	15
Sonstiges	–	1
	2	**36**
Entkonsolidierungen		
Fusionen	6	9
Liquidationen	–	6
Verkäufe/Sonstige	1	9
	7	**24**

Die Erst- beziehungsweise Entkonsolidierung dieser Tochtergesellschaften hatte auf die Darstellung der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage einzeln und insgesamt keinen wesentlichen Einfluss. Die nicht konsolidierten strukturierten Unternehmen sind aus Konzernsicht unwesentlich. Insbesondere bestehen daraus keine wesentlichen Risiken für den Konzern.

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Aus Konzernsicht sind die assoziierten Unternehmen QuantumScape, Gotion High-Tech Co., Ltd., Hefei/China (Gotion), Northvolt AB, Stockholm/Schweden (Northvolt AB) und Sinotruk (Hong Kong) Ltd., Hongkong/China (Sinotruk) zum Bilanzstichtag wesentlich.

QuantumScape

QuantumScape ist ein US-Start-up für Lithium-Metall Feststoffbatterien. Zwischen Konzernunternehmen und QuantumScape besteht eine strategische Partnerschaft für eine zukünftige gemeinsame Produktion von Batteriezellen. Die Hauptniederlassung von QuantumScape ist in San José/USA.

Zum 31. Dezember 2023 betrug der Börsenwert der Anteile an QuantumScape 541 Mio. € (Vorjahr: 453 Mio. €).

Gotion

Gotion ist ein chinesisches Technologie-Unternehmen, das sich hauptsächlich mit der Forschung und Entwicklung, Produktion und dem Vertrieb von Lithium-Ionen-Batterien sowie elektrischen Übertragungs- und Umwandlungsgeschäften beschäftigt. Zwischen Konzernunternehmen und Gotion besteht ein strategischer Kooperationsrahmen in der Entwicklung, Fertigung und Lieferung von Batteriezellen. Die Hauptniederlassung von Gotion ist in Hefei/China.

Zum 31. Dezember 2023 betrug der Börsenwert der Anteile an Gotion 1,2 Mrd. € (Vorjahr: 1,8 Mrd. €).

Northvolt AB

Northvolt AB entwickelt und produziert Lithium-Ionen-Batterien. Zwischen Konzernunternehmen und Northvolt AB bestehen Batterieabnahmeverträge. Die Hauptniederlassung von Northvolt AB ist in Stockholm/Schweden.

Sinotruk

Sinotruk ist einer der größten Lkw-Hersteller auf dem chinesischen Markt. Die Hauptniederlassung von Sinotruk ist in Hongkong/China.

Zum 31. Dezember 2023 betrug der Börsenwert der Anteile an Sinotruk 1.222 Mio. € (Vorjahr: 903 Mio. €).

ZUSAMMENGEFASSTE FINANZINFORMATIONEN ZU DEN WESENTLICHEN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN AUF 100 % - BASIS

Mio. €	QuantumScape[1]	Gotion[2]	Northvolt AB[3]	Sinotruk[4]
2023				
Höhe des Anteils in %	17	25	23	25
Langfristige Vermögenswerte	404	5.675	3.580	4.072
Kurzfristige Vermögenswerte	1.072	5.628	3.306	10.165
Langfristige Schulden	100	2.763	3.362	154
Kurzfristige Schulden	44	5.202	462	8.414
Nettobuchwert	1.332	3.337	3.063	5.669
Umsatzerlöse	–	3.183	102	9.836
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	–413	75	–271	425
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	15	–16	79	–2
Gesamtergebnis	–398	59	–192	423
Erhaltene Dividenden[5]	–	–	–	25
2022				
Höhe des Anteils in %	20	25	23	25
Langfristige Vermögenswerte	387	3.823	2.137	4.150
Kurzfristige Vermögenswerte	1.194	4.936	2.905	10.393
Langfristige Schulden	113	1.653	1.323	180
Kurzfristige Schulden	47	3.774	248	8.258
Nettobuchwert	1.422	3.332	3.471	6.105
Umsatzerlöse	–	1.985	67	7.863
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	–398	35	–65	309
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	–24	–21	16	5
Gesamtergebnis	–422	14	–49	314
Erhaltene Dividenden[5]	–	6	–	54

1 Die Bilanzangaben betreffen den Bilanzstichtag zum 30. September und die GuV-Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 30. September.
2 Die Bilanzangaben betreffen den Bilanzstichtag zum 30. September und die GuV-Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Oktober bis zum 30. September. Die Bilanzangaben des Vorjahres betreffen den Bilanzstichtag zum 30. September und die GuV-Angaben des Vorjahres betreffen den Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September.
3 Die dargestellen Finanzinformationen betreffen das Geschäftsjahr 2022. Die dargestellen Finanzinformationen des Vorjahres betreffen das Geschäftsjahr 2021.
4 Die Bilanzangaben betreffen den Bilanzstichtag zum 30. Juni und die GuV-Angaben betreffen den Zeitraum vom 1. Juli bis zum 30. Juni.
5 Anteilige Dividenden nach Abzug von Quellensteuer.

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG VON DEN FINANZINFORMATIONEN ZUM EQUITY-BUCHWERT

Mio. €	QuantumScape	Gotion	Northvolt AB[2]	Sinotruk
2023				
Nettobuchwert 01.01.	1.422	3.332	3.471	6.105
Gewinn/Verlust	-413	75	-271	425
Sonstiges Ergebnis	15	-16	79	-2
Veränderung Stammkapital	0	0	0	-
Veränderung Rücklagen	416	110	25	-7
Währungsumrechnungsdifferenzen	-108	-165	-241	-735
Dividenden[1]	-	-	-	-118
Nettobuchwert 31.12.	1.332	3.337	3.063	5.669
Anteiliges Eigenkapital	233	782	703	1.417
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	394	120	-10	-504
Buchwert des Equity-Anteils	626	902	693	913
2022				
Nettobuchwert 01.01.	1.432	2.725	1.109	5.539
Gewinn/Verlust	-398	35	-65	309
Sonstiges Ergebnis	-24	-21	16	5
Veränderung Stammkapital	0	16	0	-
Veränderung Rücklagen	132	630	2.463	-74
Währungsumrechnungsdifferenzen	279	-30	-53	565
Dividenden[1]	-	-24	-	-238
Nettobuchwert 31.12.	1.422	3.332	3.471	6.105
Anteiliges Eigenkapital	281	790	818	1.526
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	842	231	93	-682
Buchwert des Equity-Anteils	1.123	1.021	911	845

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.
2 Die dargestellen Finanzinformationen betreffen das Geschäftsjahr 2022. Die dargestellen Finanzinformationen des Vorjahres betreffen das Geschäftsjahr 2021.

ZUSAMMENGEFASSTE ANTEILIGE FINANZINFORMATIONEN DER EINZELN FÜR SICH GENOMMEN UNWESENTLICHEN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Mio. €	2023	2022
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	-17	-32
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	-	-
Sonstiges Ergebnis	0	16
Gesamtergebnis	-16	-16
Buchwert der Equity-Anteile	1.965	1.440

Im laufenden Geschäftsjahr bestehen keine nicht erfassten Verluste im Zusammenhang mit den Anteilen an assoziierten Unternehmen (Vorjahr: 2 Mio. €). Gegenüber assoziierten Unternehmen bestehen Finanzgarantien in Höhe von 1 Mio. € (Vorjahr: 1 Mio. €).

BETEILIGUNGEN AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Aus Konzernsicht sind die Gemeinschaftsunternehmen FAW-Volkswagen Automotive Company, Ltd., Changchun/China, SAIC-Volkswagen Automotive Company Ltd., Shanghai/China und SAIC-Volkswagen Sales Company Ltd., Shanghai/China zum Bilanzstichtag wesentlich.

FAW-Volkswagen Automotive Company

Die FAW-Volkswagen Automotive Company entwickelt, produziert und vertreibt Pkw. Zwischen Konzernunternehmen und dem Joint Venture Partner China FAW Corporation Limited besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft. Die Hauptniederlassung ist in Changchun/China.

SAIC-Volkswagen Automotive Company

Die SAIC-Volkswagen Automotive Company entwickelt und produziert Pkw. Zwischen Konzernunternehmen und dem Joint Venture Partner Shanghai Automotive Industry Corporation besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft. Die Hauptniederlassung ist in Shanghai/China.

SAIC-Volkswagen Sales Company

Die SAIC-Volkswagen Sales Company vertreibt Pkw für die SAIC-Volkswagen Automotive Company. Zwischen Konzernunternehmen und dem Joint Venture Partner Shanghai Automotive Industry Corporation besteht eine Vereinbarung über eine langfristige strategische Partnerschaft. Die Hauptniederlassung ist in Shanghai/China.

ZUSAMMENGEFASSTE FINANZINFORMATIONEN ZU DEN WESENTLICHEN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN AUF 100 % - BASIS

Mio. €	FAW-Volkswagen Automotive Company	SAIC-Volkswagen Automotive Company[1]	SAIC-Volkswagen Sales Company
2023			
Höhe des Anteils in %	40	50	30
Langfristige Vermögenswerte	9.465	6.006	820
Kurzfristige Vermögenswerte	17.346	7.369	4.229
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	12.319	2.029	330
Langfristige Schulden	727	528	103
davon finanzielle Verbindlichkeiten[2]	11	2	21
Kurzfristige Schulden	17.808	10.759	4.617
davon finanzielle Verbindlichkeiten[2]	12	1.394	21
Nettobuchwert	8.276	2.088	329
Umsatzerlöse	46.846	18.728	21.754
Planmäßige Abschreibungen	1.857	1.406	34
Zinserträge	196	28	5
Zinsaufwendungen	5	37	2
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen vor Steuern	4.918	293	433
Ertragsteueraufwand	1.294	–64	109
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	3.624	357	324
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	–152	–13	–
Gesamtergebnis	3.472	344	324
Erhaltene Dividenden[3]	1.407	548	105
2022			
Höhe des Anteils in %	40	50	30
Langfristige Vermögenswerte	11.021	7.003	937
Kurzfristige Vermögenswerte	13.941	6.459	3.656
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	8.355	1.243	525
Langfristige Schulden	1.112	593	128
davon finanzielle Verbindlichkeiten[2]	25	2	24
Kurzfristige Schulden	14.832	9.831	4.091
davon finanzielle Verbindlichkeiten[2]	30	2.135	13
Nettobuchwert	9.018	3.039	374
Umsatzerlöse	47.986	22.844	25.112
Planmäßige Abschreibungen	2.333	1.899	25
Zinserträge	316	45	7
Zinsaufwendungen	2	24	3
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen vor Steuern	5.711	1.391	453
Ertragsteueraufwand	1.510	80	126
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	4.201	1.311	328
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–	–
Sonstiges Ergebnis	161	26	–
Gesamtergebnis	4.361	1.337	328
Erhaltene Dividenden[3]	1.527	683	100

1 Die SAIC-Volkswagen Sales Company vertreibt Pkw für die SAIC-Volkswagen Automotive Company. Der bei der SAIC-Volkswagen Automotive Company ausgewiesene Umsatz ist daher im Wesentlichen mit der SAIC-Volkswagen Sales Company erwirtschaftet worden.
2 Ohne Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.
3 Anteilige Dividenden nach Abzug von Quellensteuer.

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG VON DEN FINANZINFORMATIONEN ZUM EQUITY-BUCHWERT

Mio. €	FAW-Volkswagen Automotive Company	SAIC-Volkswagen Automotive Company	SAIC-Volkswagen Sales Company
2023			
Nettobuchwert 01.01.	9.018	3.039	374
Gewinn/Verlust	3.624	357	324
Sonstiges Ergebnis	–152	–13	–
Veränderung Stammkapital	–	–	–
Veränderung Rücklagen	–	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen	–534	–149	–17
Dividenden[1]	–3.681	–1.145	–351
Nettobuchwert 31.12.	8.276	2.088	329
Anteiliges Eigenkapital	3.310	1.044	99
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	–738	–463	–
Buchwert des Equity-Anteils	2.572	581	99
2022			
Nettobuchwert 01.01.	8.724	3.202	392
Gewinn/Verlust	4.201	1.311	328
Sonstiges Ergebnis	161	26	–
Veränderung Stammkapital	–	–	–
Veränderung Rücklagen	–	–	–
Währungsumrechnungsdifferenzen	–67	–73	–12
Dividenden[1]	–4.001	–1.427	–334
Nettobuchwert 31.12.	9.018	3.039	374
Anteiliges Eigenkapital	3.607	1.519	112
Konsolidierungen/Goodwill/Sonstiges	–824	–891	–
Buchwert des Equity-Anteils	2.783	628	112

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

ZUSAMMENGEFASSTE ANTEILIGE FINANZINFORMATIONEN DER EINZELN FÜR SICH GENOMMEN UNWESENTLICHEN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Mio. €	2023	2022[1]
Ergebnis aus fortzuführenden Geschäftsbereichen nach Steuern	332	197
Ergebnis aus aufgegebenen Geschäftsbereichen nach Steuern	–	–
Sonstiges Ergebnis	–90	346
Gesamtergebnis	242	543
Buchwert der Equity-Anteile	3.887	3.436

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

In dem Buchwert der Equity-Anteile ist die Beteiligung an der GMH enthalten.

Im laufenden Geschäftsjahr und im Vorjahr bestehen keine nicht erfassten Verluste im Zusammenhang mit den Anteilen an Gemeinschaftsunternehmen. Gegenüber Gemeinschaftsunternehmen bestehen Eventualschulden in Höhe von 219 Mio. € (Vorjahr: 236 Mio. €) und Finanzgarantien in Höhe von 70 Mio. € (Vorjahr: 70 Mio. €). Im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen sind Zahlungsmittel von Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 150 Mio. € (Vorjahr: 172 Mio. €) als Sicherheit hinterlegt und sind damit nicht frei verfügbar.

IFRS 5 – ZUR VERÄUSSERUNG GEHALTENE VERMÖGENSWERTE

Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte und Veräußerungsgruppen des laufenden Geschäftsjahres

Die seit September 2022 bei der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, Stuttgart (Porsche AG) bestehende Absicht zur Veräußerung zweier russischer Vertriebsgesellschaften des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, OOO Porsche Russland, Moskau/Russland und OOO Porsche Center Moscow, Moskau/Russland sowie einer russischen Gesellschaft, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet ist, OOO Porsche Financial Services Russland, Moskau/Russland, besteht weiterhin. Der Abschluss des Veräußerungsvorhabens wird voraussichtlich aufgrund der sich geänderten äußeren Rahmenbedingungen innerhalb des Geschäftsjahres 2024 erwartet. Zum 31. Dezember 2022 wurde für die Veräußerungsgruppe ein Wertminderungsbedarf in Höhe von 25 Mio. € erfasst. Zum 31. Dezember 2023 wurde ein weiterer geringfügiger Wertminderungsbedarf und gegenläufige Währungsumrechungseffekte identifiziert, welche im Sonstigen betrieblichen Ergebnis ausgewiesen werden.

Im vierten Quartal 2022 wurde beschlossen, die dem Segment Finanzdienstleistungen zugehörigen vollkonsolidierten Tochtergesellschaften OOO Volkswagen Bank RUS, Moskau/Russland, OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland zu veräußern. Nach Beschlussfassung durch die zuständigen Gremien wurde mit der Umsetzung eines Veräußerungsplans begonnen, dessen Abschluss in 2023 erwartet wurde, jedoch aufgrund einer zum 31. Dezember 2023 noch ausstehenden Genehmigung seitens der russischen Behörden nicht abgeschlossen werden konnte. Die Erteilung der ausstehenden Genehmigung und somit der Abschluss des Veräußerungsvorhabens wird insgesamt für das erste Halbjahr 2024 erwartet. Im Zeitraum bis zum 31. Dezember 2023 wurden in diesem Zusammenhang Wertminderungen in Höhe von 186 Mio. € erfasst. Die Gesellschaften OOO Volkswagen Group Finanz, Moskau/Russland und OOO Volkswagen Financial Services RUS, Moskau/Russland wurden, nach Abschluss des Geschäftsjahres, am 18. Januar 2024 veräußert.

Am 15. Dezember 2022 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG beschlossen, das MAN ES Gasturbinengeschäft der MAN Energy Solutions SE, Augsburg und der MAN Energy Solutions Schweiz AG, Zürich/Schweiz mittels Asset Deal an die CSIC Longjiang GH Gas Turbine Co. Ltd., Harbin/China und deren Tochtergesellschaften deutschen und schweizerischen Rechts zu veräußern. Die Transaktion wird nach Genehmigung durch die zuständigen Behörden voraussichtlich innerhalb des Geschäftsjahres 2024 abgeschlossen sein.

Die Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerte und Schulden wurden gemäß IFRS 5 zum niedrigeren Wert aus Buchwert und beizulegendem Zeitwert abzüglich der voraussichtlichen Veräußerungskosten angesetzt.

Nachfolgend sind die Hauptgruppen der zum 31. Dezember 2023 im Volkswagen Konzern als Zur Veräußerung gehalten klassifizierten Vermögenswerte und Schulden dargestellt:

Mio. €	31.12.2023
Immaterielle Vermögenswerte	53
Sachanlagen	27
Vermietete Vermögenswerte	5
Vorräte	0
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	2
Zahlungsmittel und Wertpapiere	73
Sonstige Vermögenswerte	30
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	**190**
Finanzschulden	15
Rückstellungen	4
Sonstige Verbindlichkeiten	12
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	**31**

Die im Sonstigen Ergebnis erfassten kumulativen Erträge und Aufwendungen, die in Verbindung mit den als Zur Veräußerung gehalten eingestuften Veräußerungsgruppen stehen, belaufen sich auf – 289 Mio. €.

Im laufenden Geschäftsjahr abgewickelte Transaktionen

Am 3. März 2023 hat der Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns beschlossen, die OOO Volkswagen Group Rus, Kaluga/Russland sowie deren Tochtergesellschaften OOO Scania Finance, Moskau/Russland, OOO Scania Insurance, Moskau/Russland und OOO Scania Leasing, Moskau/Russland zu veräußern. Zum 31. März 2023 wurden diese Gesellschaften daraufhin als zur Veräußerung gehaltene Veräußerungsgruppe eingestuft. Der Verkauf wurde im Mai 2023 vollzogen. Weitere Erläuterungen dazu siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse".

Die EURO-Leasing GmbH, Sittensen, eine vollkonsolidierte Tochtergesellschaft der Volkswagen Financial Services AG, hat ihr Pkw-Geschäft in eine im Geschäftsjahr erworbene Vorratsgesellschaft übertragen. Anschließend wurden 51 % der Anteile an der in Euromobil GmbH, Sittensen umbenannten Gesellschaft an die Europcar Mobility Group, Paris/Frankreich verkauft. Aus der Beendigung der Vollkonsolidierung der Euromobil GmbH, dem Verkauf der Anteile und der Neubewertung der verbliebenden 49 % Beteiligung resultierte ein Ertrag in Höhe von 13 Mio. €, welcher in den Sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen wird. Die Transaktion wurde im vierten Quartal 2023 final abgeschlossen.

Währungsumrechnung

Zur Umrechnung verwendet der Volkswagen Konzern einheitlich die Kurse eines externen Marktdatenproviders. Alle Kurse basieren auf den jeweiligen Euro-Umrechnungskursen, aus denen alle Nicht-Euro-Kurskombinationen abgeleitet werden.

Die für die Umrechnung verwendeten Kurse ergeben sich aus der folgenden Tabelle:

		BILANZ MITTELKURS AM 31.12.		GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG DURCHSCHNITTSKURS	
	1 € =	2023	2022	2023	2022
Argentinien	ARS	894,99391	188,75869	317,91705	136,67276
Australien	AUD	1,62920	1,57060	1,62859	1,51749
Brasilien	BRL	5,37495	5,64440	5,40306	5,44441
Großbritannien	GBP	0,86910	0,88680	0,87001	0,85256
Indien	INR	92,11700	88,16400	89,33732	82,73456
Japan	JPY	156,79000	140,66500	151,93821	138,02361
Kanada	CAD	1,46810	1,44395	1,45957	1,37048
Mexiko	MXN	18,76890	20,88790	19,19575	21,21209
Polen	PLN	4,34090	4,68600	4,54402	4,68566
Republik Korea	KRW	1.440,71500	1.338,29500	1.413,50465	1.358,19726
Russland	RUB	99,96610	76,28680	92,29940	73,27417
Schweden	SEK	11,08735	11,07865	11,47160	10,62776
Südafrika	ZAR	20,44415	18,07945	19,95520	17,20322
Tschechische Republik	CZK	24,71800	24,14500	24,00353	24,55830
USA	USD	1,10770	1,06770	1,08170	1,05409
Volksrepublik China	CNY	7,87000	7,36605	7,65984	7,08135

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

BEWERTUNGSPRINZIPIEN

Die Bilanzierung im Volkswagen Konzern folgt mit Ausnahme bestimmter Posten, wie zum Beispiel Zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente sowie Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen, dem Prinzip der historischen Anschaffungs- und Herstellungskosten (Anschaffungskostenmodell). Die für die einzelnen Posten verwendeten Bewertungsmethoden werden im Folgenden näher erläutert.

IMMATERIELLE VERMÖGENSWERTE

Immaterielle Vermögenswerte werden nach dem Anschaffungskostenmodell bilanziert.

Entgeltlich erworbene Immaterielle Vermögenswerte werden zu Anschaffungskosten aktiviert und – sofern sie eine begrenzte Nutzungsdauer haben – planmäßig linear über ihre wirtschaftliche Nutzungsdauer abgeschrieben. Hierbei handelt es sich insbesondere um Software, die in der Regel über drei Jahre abgeschrieben wird oder um Lizenzen, die in der Regel über die Lizenzlaufzeit abgeschrieben werden.

Entwicklungskosten für künftige Serienprodukte und andere selbst erstellte Immaterielle Vermögenswerte werden aktiviert, sofern die zahlungsmittelgenerierende Einheit, welcher der jeweilige Immaterielle Vermögenswert zuzuordnen ist, werthaltig ist und die übrigen Voraussetzungen für eine Aktivierung erfüllt sind.

Die Abschreibung erfolgt linear ab dem Beginn der Nutzung (zum Beispiel Produktionsbeginn) über die vorgesehene Laufzeit der entwickelten Modelle, Aggregate beziehungsweise Software, die im Allgemeinen zwischen drei und neun Jahren liegt.

Die Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte werden den entsprechenden Funktionsbereichen zugeordnet.

Markennamen aus Unternehmenszusammenschlüssen haben in der Regel eine unbestimmte Nutzungsdauer und werden entsprechend nicht planmäßig abgeschrieben. Eine unbestimmte Nutzungsdauer ergibt sich regelmäßig aus der weiteren Nutzung und Pflege einer Marke.

Ein Werthaltigkeitstest wird bei Goodwill, bei Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie bei Immateriellen Vermögenswerten, die noch nicht nutzungsbereit sind, mindestens einmal jährlich durchgeführt. Bei in Nutzung befindlichen Vermögenswerten und anderen Immateriellen Vermögenswerten mit begrenzter Nutzungsdauer erfolgt ein Werthaltigkeitstest nur bei Vorliegen konkreter Anhaltspunkte für eine Wertminderung. Zur Ermittlung der Werthaltigkeit von Goodwill sowie Immateriellen Vermögenswerten mit unbestimmter und bestimmter Nutzungsdauer stellt in der Regel die jeweilige Marke die zahlungsmittelgenerierende Einheit als Testebene dar. Basis für die Bewertung des Nutzungswerts ist die vom Management erstellte aktuelle Mittelfristplanung (sogenannte Planungsrunde). Die Planungsperiode erstreckt sich grundsätzlich über einen Zeitraum von fünf Jahren. Diese Planung basiert auf Erwartungen im Hinblick auf die zukünftige weltwirtschaftliche Entwicklung sowie daraus abgeleiteten Annahmen hinsichtlich der Pkw- beziehungsweise Nutzfahrzeuggesamtmärkte, die erwartete Entwicklung der Marktanteile des Volkswagen Konzerns, die Zeitpunkte sowie die Kosten für die Entwicklung von Fahrzeugmodellen und den Umfang von Investitionen in Produktionsanlagen sowie die Entwicklung der Preis- und Kostenstrukturen unter besonderer Berücksichtigung der Transformation zur Elektromobilität und gestiegener regulatorischer Vorgaben. Auf Basis dieser Erwartungen werden auch die Planungen des Segments Finanzdienstleistungen unter Berücksichtigung der jeweiligen Marktdurchdringung, des erwarteten Fahrzeugabsatzes mit Finanzierungs- beziehungsweise Leasingverträgen und weiteren Dienstleistungen sowie regulatorischer Anforderungen erstellt. Die Planungen für das Segment Power Engineering berücksichtigen Erwartungen zur Entwicklung der unterschiedlichen Einzelmärkte. In den Planungen werden dabei angemessene Annahmen zu makroökonomischen Trends (Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisentwicklung) sowie historische Entwicklungen berücksichtigt.

Den Planungen im Volkswagen Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken dürfte sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken ergeben sich weiterhin aus protektionistischen Tendenzen, aus Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie aus strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die

Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Dennoch wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts. Außerdem wird damit gerechnet, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2025 erholen und bis 2028 mit stabilen Veränderungsraten weiter wachsen wird.

Die Automobilmarkt- und Volumenplanung des Volkswagen Konzerns reflektiert die oben genannte regionale Differenzierung und berücksichtigt die Auswirkungen regionaler Konflikte. Der Volkswagen Konzern strebt an, den Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen von 8,3 % im Jahr 2023 auf über 50 % im Jahr 2030 zu steigern. Erwartete Belastungen des Ergebnisses ab 2024 aus höheren Materialkosten sowie der verschärften Abgas- und Verbrauchsgesetzgebung sollen durch Preis- und Produktmixverbesserungen sowie entsprechende Effizienzsteigerungsprogramme überkompensiert werden. Darüber hinaus liegt der Planung die Annahme zugrunde, dass sich die Versorgungslage bei Vorprodukten und Rohstoffen ab dem Geschäftsjahr 2024 verbessert.

Bezüglich der Annahmen im Detailplanungszeitraum verweisen wir auf die Erläuterungen zu Schätzungen und Ermessensspielräumen des Managements. Weitere Details finden sich darüber hinaus im Prognosebericht, der Teil des Lageberichts ist. Die Planungsprämissen werden jeweils an den aktuellen Erkenntnisstand angepasst.

Für die Ermittlung der Cashflows werden grundsätzlich die erwarteten Wachstumsraten der betreffenden Märkte zugrunde gelegt. Die Schätzung der Cashflows nach Beendigung des Planungszeitraums basiert im Segment Pkw grundsätzlich auf einer Wachstumsrate von bis zu 1 % p.a. (Vorjahr: bis zu 1 % p.a.) und in den Segmenten Power Engineering sowie Nutzfahrzeuge auf einer Wachstumsrate von bis zu 1 % p.a. (Vorjahr: bis zu 1 % p.a.).

Bei der Ermittlung des Nutzungswerts im Rahmen des Werthaltigkeitstests für den Goodwill und für Immaterielle Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer sowie Immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer, im Wesentlichen aktivierte Entwicklungskosten, werden folgende Kapitalkostensätze (WACC) vor Steuern zugrunde gelegt, die, soweit notwendig, um länderspezifische Abzinsungsfaktoren angepasst werden:

WACC	2023	2022
Segment Pkw	10,7%	10,2%
Segment Nutzfahrzeuge	12,1%	13,4%
Segment Power Engineering	15,7%	14,2%

Die Ermittlung der Kapitalkostensätze basiert auf dem Zinssatz für risikofreie Anlagen, der Marktrisikoprämie und dem Fremdkapitalzinssatz. Darüber hinaus werden spezifische Peer-Group-Informationen für Beta-Faktoren und Verschuldungsgrad berücksichtigt. Die Zusammensetzung der Peer Groups zur Ermittlung der Beta-Faktoren und der Verschuldungsgrade wird fortlaufend überprüft und, falls geboten, angepasst.

SACHANLAGEVERMÖGEN

Das Sachanlagevermögen wird nach dem Anschaffungskostenmodell bilanziert. Erhaltene Investitionszuschüsse werden grundsätzlich von den Anschaffungs- oder Herstellungskosten abgesetzt. Die Spezialbetriebsmittel werden unter Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung ausgewiesen. Das Sachanlagevermögen wird linear pro rata temporis über die voraussichtliche Nutzungsdauer abgeschrieben.

Den planmäßigen Abschreibungen liegen hauptsächlich folgende Nutzungsdauern zugrunde:

	Nutzungsdauer
Gebäude	20 bis 50 Jahre
Grundstückseinrichtungen	10 bis 20 Jahre
Maschinen und technische Anlagen	6 bis 12 Jahre
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung einschließlich Spezialbetriebsmittel	3 bis 15 Jahre

Die Ermittlung des Nutzungswerts für das Sachanlagevermögen folgt den für Immaterielle Vermögenswerte beschriebenen Grundsätzen. Die Kapitalkostensätze für produktspezifische Werkzeuge und sonstige Investitionen sind mit den oben je Segment dargestellten Kapitalkostensätzen für Immaterielle Vermögenswerte identisch.

LEASINGVERHÄLTNISSE

Die in der Bilanz angesetzten Nutzungsrechte für Leasingverhältnisse werden in denjenigen Bilanzpositionen ausgewiesen, in denen die dem Leasingvertrag zugrundeliegenden Vermögenswerte bilanziert worden wären, wenn sie im wirtschaftlichen Eigentum des Volkswagen Konzerns stehen würden. Die Nutzungsrechte werden daher zum Stichtag unter den langfristigen Vermögenswerten, im Wesentlichen in dem Posten Sachanlagen, ausgewiesen.

Anwendungserleichterungen bestehen für kurzfristige und geringwertige Leasingverhältnisse, die der Volkswagen Konzern in Anspruch nimmt und daher für solche Leasingverhältnisse kein Nutzungsrecht und keine Verbindlichkeit ansetzt. Die diesbezüglichen Leasingzahlungen werden als Aufwand in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst. Als geringwertig wird ein Leasingverhältnis behandelt, sofern der Neuwert des Leasinggegenstands maximal 5.000 € beträgt. Des Weiteren werden die Bilanzierungsvorschriften des IFRS 16 nicht auf Leasingverhältnisse über Immaterielle Vermögenswerte angewendet.

Eine Vielzahl von Leasingverhältnissen enthält Verlängerungs- und Kündigungsoptionen.

VERMIETETE VERMÖGENSWERTE

Vermietete Fahrzeuge werden im Falle von Operating-Leasing-Verträgen zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten aktiviert und linear über die Vertragslaufzeit auf den kalkulierten Restwert abgeschrieben. In Abhängigkeit von den lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung gehen fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen ein. Im Rahmen dessen müssen vor allem Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise getroffen werden. Diesen Annahmen liegen entweder qualifizierte Schätzungen oder Veröffentlichungen sachverständiger Dritter zugrunde. Qualifizierte Schätzungen beruhen, soweit verfügbar, auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie zum Beispiel Erfahrungswerte und zeitnahe Verkaufsdaten.

ALS FINANZINVESTITION GEHALTENE IMMOBILIEN

Zur Erzielung von Mieterträgen gehaltene Grundstücke und Gebäude (Investment Property) werden nach dem Anschaffungskostenmodell bilanziert, wobei die Abschreibungsmethode sowie die für die Abschreibungen zugrunde gelegten Nutzungsdauern grundsätzlich denen der selbst genutzten Sachanlagen entsprechen. Die Fair Values werden im Anhang angegeben. Grundlage für die Fair Value Ermittlung ist grundsätzlich ein Ertragswertverfahren auf Basis interner Berechnungen. In diesem Verfahren wird der Ertragswert auf Basis des Rohertrags unter Berücksichtigung weiterer Faktoren wie Bodenwert, Restnutzungsdauer und eines immobilienspezifischen Vervielfältigers gebäudebezogen ermittelt.

AKTIVIERUNG VON FREMDKAPITALKOSTEN

Für qualifizierte Vermögenswerte werden Fremdkapitalkosten als Teil der Anschaffungs- und Herstellungskosten aktiviert. Ein qualifizierter Vermögenswert liegt vor, wenn ein Zeitraum von mindestens einem Jahr zur Versetzung in den beabsichtigten gebrauchsbereiten Zustand erforderlich ist.

AT EQUITY BEWERTETE ANTEILE

Die Anschaffungskosten von Anteilen an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen werden nach der Equity-Methode fortgeschrieben. Bei der Überprüfung der Werthaltigkeit der Nettoinvestition folgt die Bestimmung des erzielbaren Betrags den für die Immateriellen Vermögenswerte mit unbestimmter Nutzungsdauer beschriebenen Prinzipien.

FINANZINSTRUMENTE

Die Bilanzierung von Finanzinstrumenten erfolgt bei marktüblichem Kauf oder Verkauf zum Erfüllungstag, das heißt zu dem Tag, an dem der Vermögenswert geliefert wird.

Finanzielle Vermögenswerte und Schulden werden im Volkswagen Konzern den Kategorien „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet" und „Zum Fair Value bewertet" zugeordnet.

ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN

Bei den finanziellen Vermögenswerten, die zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode bilanziert werden, handelt es sich um

> Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft,
> Forderungen aus Lieferungen und Leistungen,
> Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte,
> Termingeldanlagen
> Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente.

Demgegenüber bestehen die finanziellen Schulden, die zu fortgeführten Anschaffungskosten nach der Effektivzinsmethode bilanziert werden, aus

> Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen,
> Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten,
> Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten,
> Anleihen und Schuldverschreibungen,
> Darlehen.

Bei kurzfristigen Forderungen und Verbindlichkeiten (Restlaufzeit bis ein Jahr) wird aus Wesentlichkeitsgründen auf eine Auf-/Abzinsung verzichtet.

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN

Finanzielle Vermögenswerte, die erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet werden, sind zum einen nicht-derivative finanzielle Vermögenswerte mit vertraglichen Zahlungen, die ausschließlich aus Zins- und Tilgungszahlungen auf den ausstehenden Nominalbetrag bestehen (Fremdkapitalinstrumente) und die sowohl mit dem Ziel gehalten werden, die vertraglich vereinbarten Zahlungsströme zu vereinnahmen, als auch Verkäufe zu tätigen (Geschäftsmodell „Halten und Veräußern"). Bei diesen Fremdkapitalinstrumenten werden jedoch bestimmte Wertänderungen (Wertminderungen, Fremdwährungsgewinne und -verluste, Zinsen nach der Effektivzinsmethode) sofort erfolgswirksam erfasst.

Zum anderen werden solche Eigenkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertet, die nicht zu Handelszwecken gehalten werden (Geschäftsmodell „Halten"). Hierbei übt Volkswagen die Option aus, die Bewertungsänderungen ausschließlich erfolgsneutral im Eigenkapital zu erfassen.

In die Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte fallen bei Volkswagen im Wesentlichen

> Sicherungsgeschäfte außerhalb Hedge Accounting und
> Anteile an Investmentfonds.

Die Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten finanziellen Schulden betreffen ausschließlich Derivate, die nicht als Sicherungsinstrumente in ein Hedge Accounting einbezogen sind.

Der Fair Value entspricht im Allgemeinen dem Markt- oder Börsenwert. Wenn kein aktiver Markt existiert, wird der Fair Value, soweit möglich, anhand von anderen beobachtbaren Inputfaktoren bestimmt. Stehen keine beobachtbaren Inputfaktoren zur Verfügung, wird der Fair Value mittels finanzmathematischer Methoden, zum Beispiel durch Diskontierung der zukünftigen Zahlungsströme mit dem Marktzinssatz oder der Anwendung anerkannter Optionspreismodelle, ermittelt und soweit möglich durch Bestätigungen der Banken, die die Geschäfte abwickeln, überprüft.

Bei kurzfristigen finanziellen Forderungen und Verbindlichkeiten entsprechen die fortgeführten Anschaffungskosten grundsätzlich dem Nennbetrag beziehungsweise dem Rückzahlungsbetrag.

Die Fair-Value-Option für finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten wird im Volkswagen Konzern nicht angewendet.

Anteile an Tochterunternehmen beziehungsweise an assoziierten Unternehmen und Gemeinschaftsunternehmen, die aus Wesentlichkeitsgründen weder konsolidiert noch nach der Equity-Methode bilanziert werden, fallen nicht in den Anwendungsbereich von IFRS 9 und IFRS 7.

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE UND HEDGE ACCOUNTING

Unternehmen des Volkswagen Konzerns setzen derivative Finanzinstrumente zur Absicherung von Bilanzposten und zukünftigen Zahlungsströmen (sogenannte Grundgeschäfte) ein. Dafür werden als Sicherungsinstrumente entsprechende Derivate verwendet, zum Beispiel Swaps, Termingeschäfte und Optionen.

Die bilanzielle Berücksichtigung der Fair Value Änderungen der Sicherungsinstrumente ist von der Art der Sicherungsbeziehung abhängig. Im Falle der Absicherung gegen Wertänderungsrisiken von Bilanzposten (Fair-Value-Hedges) wird sowohl das Sicherungsinstrument als auch der gesicherte Risikoanteil des Grundgeschäfts zum Fair Value angesetzt. Gegebenenfalls werden mehrere Risikoanteile der Grundgeschäfte zu einem Portfolio zusammengefasst. Bei einem Fair-Value-Hedge auf Portfoliobasis erfolgt die Bilanzierung der Änderungen des beizulegenden Zeitwerts wie beim Fair-Value-Hedging auf Einzelgeschäftsbasis. Bewertungsänderungen der Sicherungsgeschäfte und Grundgeschäfte werden ergebniswirksam erfasst. Im Volkswagen Konzern werden neben den Regelungen des IFRS 9 die Regelungen des IAS 39 zu Portfolio-Hedges zur Absicherung des Zinsrisikos im Konzernbereich Finanzdienstleistungen angewendet.

Bei der Sicherung von zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges) erfolgt die Bewertung der Sicherungsinstrumente ebenfalls zum Fair Value. Der designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments ist erfolgsneutral im OCI I und der nicht designierte effektive Teil des Sicherungsinstruments erfolgsneutral im OCI II zu bilanzieren. Erst mit der Realisierung des Grundgeschäfts werden diese erfolgswirksam erfasst oder in die Vorräte reklassifiziert. Der ineffektive Teil eines Cashflow-Hedges wird sofort erfolgswirksam angesetzt.

Derivate, die im Volkswagen Konzern nach betriebswirtschaftlichen Kriterien zur Sicherung der Zins-, Währungs-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken dienen, die jedoch die strengen Kriterien des IFRS 9 hinsichtlich der Anwendung von Hedge Accounting nicht erfüllen, werden in die Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden eingeordnet (im Folgenden auch als Derivate außerhalb Hedge Accounting bezeichnet). Dies gilt auch für Optionen auf Unternehmensanteile. Wenn externe Sicherungsgeschäfte auf konzerninterne Grundgeschäfte abgeschlossen werden, die im Konzernabschluss eliminiert werden, sind diese Derivate ebenfalls grundsätzlich dieser Kategorie zuzuordnen. Die Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte und Schulden umfassen derivative Finanzinstrumente oder Teile von derivativen Finanzinstrumenten, die nicht in ein Hedge Accounting einbezogen sind. Hierzu zählen bei-

spielsweise die nicht designierten Devisentermingeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen, Zinssicherungsinstrumente, Warentermingeschäfte und Swaps sowie Devisentermingeschäfte auf Warentermingeschäfte und Swaps.

WERTBERICHTIGUNGEN AUF FINANZINSTRUMENTE

Finanzielle Vermögenswerte unterliegen Ausfallrisiken, welche durch die Bilanzierung einer Risikovorsorge oder bei bereits eingetretenen Verlusten durch Erfassung einer Wertminderung berücksichtigt werden. Dem Ausfallrisiko von Forderungen und Krediten des Segments Finanzdienstleistungen wird durch die Bildung von Einzelwertberichtigungen und Risikovorsorgen Rechnung getragen.

Im Einzelnen wird für diese finanziellen Vermögenswerte nach konzerneinheitlichen Maßstäben eine Risikovorsorge in Höhe des erwarteten Ausfalls (expected-loss) gebildet. Aus dieser Risikovorsorge werden dann die tatsächlichen Einzelwertberichtigungen der eingetretenen Ausfälle erfasst. Ein potenzieller Wertberichtigungsbedarf wird nicht nur bei Vorliegen verschiedener Tatsachen wie Zahlungsverzug von mehr als 90 Tagen, Einleitung von Zwangsmaßnahmen, drohende Zahlungsunfähigkeit oder Überschuldung, Beantragung oder Eröffnung eines Insolvenzverfahrens oder Scheitern von Sanierungsmaßnahmen, sondern auch für nicht überfällige Forderungen angenommen.

Nicht-signifikante Forderungen sowie signifikante Individualforderungen ohne Hinweise auf Wertminderungen werden anhand vergleichbarer Kreditrisikomerkmale zu homogenen Portfolios zusammengefasst und nach Risikoklassen aufgeteilt. Für die Ermittlung der Wertminderungshöhe werden dann durchschnittliche historische Ausfallwahrscheinlichkeiten in Verbindung mit zukunftsbezogenen Parametern des jeweiligen Portfolios herangezogen.

Kreditausfallrisiken sind für sämtliche finanzielle Vermögenswerte zu betrachten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten oder Erfolgsneutral zum Fair Value (Fremdkapitalinstrumente) bewertet werden sowie für Vertragsvermögenswerte gemäß IFRS 15 und Forderungen aus Leasingverträgen, die unter IFRS 16 fallen. Die Wertminderungsvorschriften gelten auch für Risiken aus außerbilanziellen unwiderruflichen Kreditzusagen und für die Bewertung von Finanzgarantien.

Die Berücksichtigung von Wertminderungen bei Forderungen außerhalb des Segments Finanzdienstleistungen erfolgt grundsätzlich durch ein vereinfachtes Verfahren unter Berücksichtigung historischer Ausfallquoten zuzüglich zukunftsbezogener Informationen sowie durch Einzelwertberichtigungen.

LATENTE STEUERN

Steuerliche Konsequenzen von Gewinnausschüttungen werden grundsätzlich erst berücksichtigt, wenn der Gewinnverwendungsbeschluss vorliegt.

Für aktive latente Steuern, deren Realisierung in einem überschaubaren Zeitraum nicht zu erwarten ist, werden Wertberichtigungen vorgenommen.

Der Bewertung von aktiven latenten Steuern für steuerliche Verlustvorträge werden in der Regel zukünftige zu versteuernde Einkommen im Rahmen eines Planungszeitraums von fünf Geschäftsjahren zugrunde gelegt.

VORRÄTE

In den Vorräten werden Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe, Handelswaren sowie unfertige und fertige eigene Erzeugnisse zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten oder zum niedrigeren Nettoveräußerungswert ausgewiesen. Fremdkapitalzinsen werden nicht aktiviert. Gleichartige Gegenstände des Vorratsvermögens werden grundsätzlich nach der Durchschnittsmethode bewertet.

AKTIENBASIERTE VERGÜTUNG

Die aktienbasierte Vergütung im Volkswagen Konzern umfasst Performance Share Pläne, das heißt Vergütungspläne, die per Barausgleich erfüllt und nach IFRS 2 bilanziert werden.

SONSTIGE RÜCKSTELLUNGEN

Rückstellungen, die nicht innerhalb eines Jahres zu einem Ressourcenabfluss führen, werden mit ihrem auf den Bilanzstichtag abgezinsten Erfüllungsbetrag angesetzt. Der Abzinsung liegen Marktzinssätze zugrunde. Im Euro-Währungsraum wurde ein durchschnittlicher Zinssatz von 2,87 % (Vorjahr: 3,16 %) verwendet. Der Erfüllungsbetrag umfasst auch die erwarteten Kostensteigerungen.

SONSTIGE VERBINDLICHKEITEN (NICHT IM ANWENDUNGSBEREICH EINES SPEZIFISCHEN IFRS)

Sonstige langfristige Verbindlichkeiten außerhalb des Anwendungsbereichs eines spezifischen IFRS stehen Zu fortgeführten Anschaffungskosten in der Bilanz. Differenzen zwischen den historischen Anschaffungskosten und dem Rückzahlungsbetrag werden entsprechend der Effektivzinsmethode berücksichtigt.

Sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten, die nicht in den Anwendungsbereich eines spezifischen IFRS fallen, werden mit ihrem Rückzahlungs- oder Erfüllungsbetrag angesetzt.

ERTRAGS- UND AUFWANDSREALISIERUNG

Die Erfassung von Umsatzerlösen, Zins- und Provisionserträgen aus Finanzdienstleistungen sowie Sonstigen betrieblichen Erträgen erfolgt grundsätzlich erst dann, wenn die Leistungen erbracht beziehungsweise wenn der Kunde die Verfügungsmacht über das Gut oder die Dienstleistung erlangt hat. Bei Neu- und Gebrauchtfahrzeugverkäufen und Originalteilverkäufen wird die Leistung durch das Unternehmen regelmäßig mit Auslieferung erbracht, da damit die Verfügungsmacht übertragen wird sowie das Bestandsrisiko und, soweit die Auslieferung an einen Händler erfolgt, auch regelmäßig die Preisfestsetzung übergeht. Die Erlöse werden abzüglich der Erlösschmälerungen (Skonti, Preisnachlässe, Kundenboni und Rabatte) ausgewiesen. Erlösschmälerungen und andere variable Gegenleistungen werden im Volkswagen Konzern sowohl auf Basis von Erfahrungswerten als auch unter Berücksichtigung der jeweiligen aktuellen Gegebenheiten bewertet. Fahrzeuge werden an Händler in der Regel mit einem Zahlungsziel verkauft. Zwischen Auslieferung des Fahrzeugs und Zahlungseingang wird eine Forderung aus Lieferungen und Leistungen erfasst. Eine darin enthaltene Finanzierungskomponente wird nur dann abgegrenzt, wenn der Zeitraum zwischen Leistung und Gegenleistung länger als ein Jahr ist und der abzugrenzende Betrag wesentlich ist.

Erträge aus der Kundenfinanzierung und dem Finanzierungsleasing werden unter Berücksichtigung der Effektivzinsmethode realisiert und unter den Umsatzerlösen ausgewiesen. Bei der Vergabe von un- oder unterverzinslichen Fahrzeugfinanzierungen werden die Umsatzerlöse für die Fahrzeuge um die gewährten Zinsvorteile verringert. Erlöse aus Operating-Leasing-Verträgen werden linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt.

Bei Verträgen, bei denen die Leistung über einen Zeitraum erbracht wird, erfolgt die Umsatzrealisation abhängig von der Art der erbrachten Leistung entweder nach Leistungsfortschritt oder aus Vereinfachungsgründen linear; Letzteres allerdings nur dann, wenn die lineare Umsatzrealisierung nicht wesentlich von einer Realisierung nach Leistungsfortschritt abweicht. Der Leistungsfortschritt errechnet sich in der Regel aus dem Anteil der bis zum Bilanzstichtag angefallenen Auftragskosten an den insgesamt erwarteten Auftragskosten (cost to cost method). Die angefallenen Auftragskosten stellen regelmäßig den besten Maßstab für die Messung des Erfüllungsgrades der Leistungsverpflichtungen dar. Sofern das Ergebnis aus einer Leistungsverpflichtung, die über einen Zeitraum erbracht wird, noch nicht ausreichend sicher ist, das Unternehmen jedoch erwartet, dass es mindestens seine Kosten vom Kunden erstattet bekommt, wird der Erlös nur in Höhe der angefallenen Auftragskosten erfasst (zero profit margin method). Da es sich bei Verträgen im Bereich der Langfristfertigung bis zur Fertigstellung beziehungsweise bis zur Zahlung durch den Kunden regelmäßig um bedingte Forderungen gegenüber den Kunden handelt, werden entsprechende vertragliche Vermögenswerte ausgewiesen. Sobald die Leistung des Unternehmens vollständig erbracht ist, wird eine Forderung aus Lieferung und Leistung bilanziert.

Werden Serviceleistungen für den Kunden bereits zusammen mit dem Fahrzeug veräußert und durch den Kunden im Voraus bezahlt, erfasst der Konzern bis zur Leistungserbringung eine entsprechende vertragliche Verbindlichkeit. Beispiele für Serviceleistungen, die vom Kunden im Voraus bezahlt werden, sind Inspektions-, Wartungs- und bestimmte Garantieverträge sowie Mobile Online Dienste. Für Anschlussgarantien, die jedem Kunden für ein bestimmtes Modell gewährt werden, wird in der Regel entsprechend dem Vorgehen bei gesetzlichen Gewährleistungen

eine Rückstellung bilanziert. Wenn die Garantie für den Kunden optional ist oder sie eine zusätzliche Serviceleistung enthält, wird der zugehörige Umsatz abgegrenzt und über die Garantielaufzeit realisiert.

Erlöse aus dem Verkauf von Vermögenswerten, für die eine Rückkaufverpflichtung (Buy-back-Verträge) einer Konzerngesellschaft besteht, werden erst dann realisiert, wenn die Vermögenswerte den Konzern endgültig verlassen haben. Wurde bei Vertragsabschluss ein fester Rückkaufpreis vereinbart, erfolgt eine Ertragsrealisierung des Unterschiedsbetrags zwischen Verkaufspreis und Barwert des Rückkaufspreises ratierlich über die Vertragslaufzeit. Bis zu diesem Zeitpunkt sind die Vermögenswerte bei kurzfristigen Vertragslaufzeiten in den Vorräten und bei langfristigen Vertragslaufzeiten in den Vermieteten Vermögenswerten bilanziert.

Die Bewertung der Umsatzerlöse erfolgt grundsätzlich zum Vertragspreis. Sofern in einem Vertrag eine variable Gegenleistung vereinbart wurde (zum Beispiel volumenabhängige Bonifizierungen), wird der Umsatz aufgrund der Vielzahl der Verträge in der Regel mithilfe der Erwartungswertmethode geschätzt. In Ausnahmefällen kommt auch die Methode des wahrscheinlichsten Betrags zum Einsatz. Nach der Schätzung der zu erwartenden Umsatzerlöse wird zusätzlich geprüft, ob Unsicherheiten bestehen, die eine Reduzierung des zunächst realisierten Umsatzes notwendig machen, um die Gefahr einer nachträglichen negativen Umsatzkorrektur nahezu ausschließen zu können. Erstattungsrückstellungen resultieren vor allem aus Händlerboni.

Bei Mehrkomponentenverträgen wird der Transaktionspreis auf Basis relativer Einzelveräußerungspreise auf die verschiedenen Leistungsverpflichtungen des Vertrags verteilt. Im Konzernbereich Automobile werden die Nicht-Fahrzeugleistungen aus Wesentlichkeitsgründen regelmäßig mit deren Einzelveräußerungspreis angesetzt.

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die zur Erzielung der Umsatzerlöse angefallenen Herstellungskosten sowie die Einstandskosten des Handelsgeschäfts ausgewiesen. Darüber hinaus sind in dieser Position auch die Kosten der Dotierung von Rückstellungen für Gewährleistungen enthalten. Die nicht aktivierungsfähigen Forschungs- und Entwicklungskosten sowie die Abschreibungen auf Entwicklungskosten werden ebenfalls unter den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen. Korrespondierend zum Ausweis der Zins- und Provisionserträge in den Umsatzerlösen werden die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen und die Provisionsaufwendungen in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen.

ZUWENDUNGEN DER ÖFFENTLICHEN HAND

Zuwendungen der öffentlichen Hand für Vermögenswerte werden bei der Feststellung des Buchwerts des Vermögenswerts abgesetzt und mittels eines reduzierten Abschreibungsbetrags über die Lebensdauer des abschreibungsfähigen Vermögenswerts im Gewinn oder Verlust ausgewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand, die den Konzern für entstandene Aufwendungen kompensieren, werden grundsätzlich in der Periode erfolgswirksam und in den Posten erfasst, in denen auch die zu kompensierenden Aufwendungen anfallen. Zuwendungen in Form nicht monetärer Vermögenswerte (zum Beispiel kostenlose Nutzung von Grund und Boden oder kostenlose Überlassung von Ressourcen) werden in einem Merkposten angesetzt.

SCHÄTZUNGEN UND BEURTEILUNGEN DES MANAGEMENTS

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind zu einem gewissen Grad Annahmen zu treffen und Schätzungen vorzunehmen, die sich auf Höhe und Ausweis der bilanzierten Vermögenswerte und Schulden, der Erträge und Aufwendungen sowie auf die Angaben zu Eventualforderungen und -verbindlichkeiten der Berichtsperiode auswirken. Die Annahmen und Schätzungen beziehen sich im Wesentlichen auf die folgenden Sachverhalte:

Sowohl die Überprüfung der Werthaltigkeit nicht finanzieller Vermögenswerte (insbesondere Goodwill, Markennamen, aktivierte Entwicklungskosten und Spezialbetriebsmittel) sowie nach der Equity-Methode oder zu Anschaffungskosten bewerteter Beteiligungen als auch die Bewertung von nicht an einem aktiven Markt gehandelten Unternehmensanteilen und Optionen auf solche erfordern Annahmen bezüglich der zukünftigen Cashflows im Planungszeitraum und gegebenenfalls darüber hinaus sowie des zu verwendenden Diskontierungszinssatzes. Die Einschätzungen zur Ableitung der Cashflows beziehen sich hauptsächlich auf zukünftige Marktanteile, die Entwicklung der jeweiligen Märkte sowie auf die Profitabilität der Produkte des Volkswagen Konzerns. Bei der Ableitung der Cashflows für die Beurteilung der Werthaltigkeit der Unternehmen beziehungsweise Unternehmensbeteiligungen, die im Bereich von neuen Technologien tätig sind, ist die Einschätzung der technischen Realisierbarkeit und Möglichkeit der industriellen Nutzung dieser neuen Technologien von besonderer Bedeutung. Die Werthaltigkeit der Vermieteten Vermögenswerte des Konzerns hängt insbesondere vom Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Leasingzeit ab, da dieser einen wesentlichen Teil der erwarteten Zahlungsmittelzuflüsse darstellt. Nähere Informationen zum Werthaltigkeitstest sowie zu den verwendeten Bewertungsparametern finden sich weiter oben in den Ausführungen zu den Immateriellen Vermögenswerten.

Die Bestimmung des beizulegenden Zeitwerts von im Rahmen eines Unternehmenszusammenschlusses übernommener Vermögenswerte und Schulden erfolgt, soweit keine beobachtbaren Marktwerte vorhanden sind, anhand anerkannter Bewertungsverfahren wie der Lizenzpreisanalogiemethode oder der Residualwertmethode.

Die Bestimmung der Werthaltigkeit von finanziellen Vermögenswerten verlangt Einschätzungen über Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse. Soweit möglich werden die Einschätzungen unter Berücksichtigung aktueller Marktdaten sowie Ratingklassen und Scoringinformationen aus Erfahrungswerten abgeleitet. Weitere Details zur Ermittlung der Wertberichtigungen ist den Angaben „IFRS 7 (Finanzinstrumente)" und „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente" zu entnehmen.

Die Bilanzierung und Bewertung von Rückstellungen basiert ebenfalls auf der Einschätzung von Höhe und Eintrittswahrscheinlichkeit zukünftiger Ereignisse sowie der Schätzung des Diskontierungsfaktors. Soweit möglich wird ebenfalls auf Erfahrungen oder externe Gutachten zurückgegriffen. Die der Berechnung der Pensionsrückstellungen zugrunde gelegten Annahmen sind der Angabe „Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen" zu entnehmen. Versicherungsmathematische Gewinne oder Verluste aus Änderungen von Bewertungsparametern werden erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst und haben folglich keinen Einfluss auf das in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesene Ergebnis. Die Änderung von Schätzungen bezüglich der Höhe Sonstiger Rückstellungen ist stets erfolgswirksam zu erfassen. Die Rückstellungen werden regelmäßig an neue Erkenntnisse angepasst. Aufgrund des Ansatzes von Erwartungswerten kommt es regelmäßig zur Auflösung ungenutzter beziehungsweise Nachdotierung von Rückstellungen. Analog zu den Aufwendungen aus der Neubildung von Rückstellungen werden auch die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen in den jeweiligen Funktionsbereichen erfasst. Gewährleistungsansprüche aus dem Absatzgeschäft werden unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs und des Kulanzverhaltens ermittelt. Dazu sind Annahmen über Art und Umfang künftiger Garantie- und Kulanzfälle zu treffen.

Bei den im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Vorsorgen wurden in Abhängigkeit von Baureihe, Modelljahr und Land vor allem Annahmen zu den Arbeitszeiten, Materialkosten und Lohnstundensätzen getroffen. Daneben wurden Annahmen hinsichtlich zukünftiger Wiederveräußerungspreise für zurückgekaufte Fahrzeuge getroffen. Diesen Annahmen liegen qualifizierte Schätzungen zugrunde, die auf externen Daten unter Berücksichtigung intern vorliegender Zusatzinformationen, wie beispielsweise Erfahrungswerten, beruhen. Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten sowie den mit der Dieselthematik verbundenen rechtlichen Risiken sind der Angabe „Rechtsstreitigkeiten" zu entnehmen.

Für mögliche künftige Steuernachzahlungen wurden Steuerrückstellungen beziehungsweise für in diesem Zusammenhang anfallende steuerliche Nebenleistungen Sonstige Rückstellungen passiviert.

Die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften sind weltweit tätig und werden laufend von lokalen Finanzbehörden geprüft. Änderungen der Steuergesetze, der Rechtsprechung und deren Interpretation durch die Finanzbehörden in den jeweiligen Ländern können zu gegenüber den im Abschluss getroffenen Einschätzungen abweichenden Steuerzahlungen führen.

Die Bewertung der Steuerrückstellung orientiert sich an dem wahrscheinlichsten Wert der Realisierung dieses Risikos. Ob eine Mehrzahl von steuerlichen Unsicherheiten einzeln oder in Gruppen bilanziert wird, macht Volkswagen je betrachtetem Einzelfall davon abhängig, welche Darstellung sich besser für die Vorhersage der Realisierung des steuerlichen Risikos eignet. Insbesondere bei Verträgen über grenzüberschreitende, konzerninterne Lieferungen und Leistungen ist die Bestimmung der Preise von einzelnen Produkten und Dienstleistungen komplex, da in vielen Fällen keine Marktpreise für eigene Produkte zu beobachten sind oder der Rückgriff auf Marktpreise von ähnlichen Produkten aufgrund der fehlenden Vergleichbarkeit mit Unsicherheiten behaftet ist. Die Bepreisung erfolgt in diesen Fällen – auch für steuerliche Zwecke – auf Basis von einheitlichen, betriebswirtschaftlich anerkannten Bewertungsverfahren.

Durch abweichende Entwicklungen von den im Rahmen der Rückstellungsbildung getroffenen Annahmen kann es zu Unterschieden im Vergleich zu den ursprünglich erwarteten Schätzwerten kommen.

Ein Überblick über die Sonstigen Rückstellungen ist der Angabe „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen" zu entnehmen.

Die Erfassung von Zuwendungen der öffentlichen Hand basiert auf der Einschätzung, ob eine angemessene Sicherheit darüber besteht, dass die Konzerngesellschaften die für die Gewährung der Zuwendung geforderten Bedingungen erfüllen und die Zuwendungen auch gewährt werden. Diese Einschätzung basiert auf der Art des Rechtsanspruchs sowie den Erfahrungen der Vergangenheit.

Die Schätzung der Nutzungsdauer im abnutzbaren Anlagevermögen basiert auf Erfahrungswerten und unterliegt einer regelmäßigen Überprüfung. Bei einer Änderung der Einschätzung kommt es zu einer Anpassung der Restnutzungsdauer und gegebenenfalls einer außerplanmäßigen Abschreibung. Im Rahmen dieser Überprüfung kam es im Januar 2023 zu einer Neueinschätzung und Verlängerung von Nutzungsdauern für bestimmte Sachanlagen. Für das operative Ergebnis ergab sich aus diesen Anpassungen für das Jahr 2023 ein positiver Effekt in Höhe von rund 1,4 Mrd. €. Für das Jahr 2024 wird ein positiver Effekt von rund 0,8 Mrd. € erwartet.

Die Schätzung der Laufzeit von Leasingverhältnissen nach IFRS 16 basiert auf der unkündbaren Grundmietzeit des Leasingverhältnisses sowie der Einschätzung der Ausübung bestehender Verlängerungs- und Kündigungsoptionen. Die Festlegung der Laufzeit sowie der verwendeten Diskontierungszinssätze hat Einfluss auf die Höhe der Nutzungsrechte und der Leasingverbindlichkeiten.

Bei der Ermittlung aktiver latenter Steuern sind Annahmen hinsichtlich des künftigen zu versteuernden Einkommens sowie der Zeitpunkte der Realisierung der aktiven latenten Steuern erforderlich.

Den Annahmen und Schätzungen liegen Prämissen zugrunde, die auf dem jeweils aktuell verfügbaren Kenntnisstand beruhen. Insbesondere wurden bezüglich der erwarteten künftigen Geschäftsentwicklung die zum Zeitpunkt der Aufstellung des Konzernabschlusses vorliegenden Umstände ebenso wie die als realistisch unterstellte zukünftige Entwicklung des globalen und branchenbezogenen Umfelds zugrunde gelegt. Da die künftige Geschäftsentwicklung Unsicherheiten unterliegt, die sich teilweise der Steuerung des Konzerns entziehen, sind die Annahmen und Schätzungen weiterhin hohen Unsicherheiten ausgesetzt. Dies gilt insbesondere für die kurz- und mittelfristig prognostizierten Cashflows sowie die verwendeten Diskontierungssätze.

Durch von den Annahmen abweichende und außerhalb des Einflussbereichs des Managements liegende Entwicklungen dieser Rahmenbedingungen können die sich einstellenden Beträge von den ursprünglich erwarteten Schätzwerten abweichen. Wenn die tatsächliche Entwicklung von der erwarteten abweicht, werden die Prämissen und, falls erforderlich, die Buchwerte der betreffenden Vermögenswerte und Schulden entsprechend angepasst.

Nach dem Einbruch der globalen Wirtschaftsleistung im Jahr 2020 und der einsetzenden Erholung aufgrund von Basis- und Nachholeffekten in 2021 und der trotz des Russland-Ukraine-Konflikts weiteren Normalisierung der ökonomischen Aktivität im Jahr 2022 verzeichnete die Weltwirtschaft im Geschäftsjahr 2023 insgesamt ein

positives Wachstum von 2,7 % (Vorjahr: Zuwachs von 3,1 %). Die abnehmende Dynamik gegenüber dem Vorjahr war hauptsächlich auf ein schwächeres Wachstum bei den fortgeschrittenen Volkswirtschaften zurückzuführen, während die Veränderungsrate bei der Gruppe der Schwellenländer insgesamt etwas zunahm.

Den Planungen im Volkswagen Konzern liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2024 insgesamt mit einer verringerten Dynamik wachsen wird. Die anhaltend hohe Inflation in vielen Regionen und die daraus resultierenden restriktiven geldpolitischen Maßnahmen der Zentralbanken dürfte sich zunehmend negativ auf die private Nachfrage auswirken. Risiken ergeben sich weiterhin aus protektionistischen Tendenzen, aus Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie aus strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt sowie die Auseinandersetzungen im Nahen Osten. Dennoch wird davon ausgegangen, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine positive Dynamik aufweisen werden, wenngleich mit unterdurchschnittlichen Wachstumsraten des Bruttoinlandsprodukts. Außerdem wird damit gerechnet, dass sich die Weltwirtschaft im Jahr 2025 erholen und bis 2028 mit stabilen Veränderungsraten weiter wachsen wird.

Den Schätzungen und Beurteilungen des Managements lagen insbesondere Annahmen zur gesamtwirtschaftlichen Entwicklung, der Entwicklung der Automobilmärkte sowie der rechtlichen Rahmenbedingungen zugrunde. Diese sowie weitere Annahmen werden ausführlich im Prognosebericht, der Bestandteil des Konzern-Lageberichts ist, erläutert.

Segmentberichterstattung

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

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

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

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

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

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

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

Die Ergebnisanteile der Gemeinschaftsunternehmen sind in der Segmentberichterstattung im Equity-Ergebnis der jeweiligen Segmente enthalten.

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

Die Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien werden ohne Investitionen in Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen ausgewiesen.

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

BERICHTSSEGMENTE 2023

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	223.152	44.725	4.043	49.998	321.918	366	322.284
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	22.528	1.007	1	4.130	27.665	-27.665	-
Umsatzerlöse	245.680	45.731	4.044	54.128	349.584	-27.300	322.284
Planmäßige Abschreibungen	14.555	2.740	134	9.970	27.400	-617	26.783
Außerplanmäßige Abschreibungen	298	57	9	879	1.242	479	1.721
Zuschreibungen	38	5	-	444	486	0	486
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	19.474	3.714	366	3.792	27.345	-4.769	22.576
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	2.112	124	0	55	2.291	-	2.291
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	8.248	-458	23	-71	7.741	-9.414	-1.673
At Equity bewertete Anteile	8.476	1.234	17	2.512	12.239	-	12.239
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	22.636	2.205	134	282	25.257	538	25.795

BERICHTSSEGMENTE 2022[1]

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	193.074	38.346	3.564	43.667	278.651	399	279.050
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	17.304	1.170	1	2.990	21.466	-21.466	-
Umsatzerlöse	210.378	39.516	3.565	46.657	300.116	-21.067	279.050
Planmäßige Abschreibungen	16.004	2.885	148	9.870	28.907	-656	28.251
Außerplanmäßige Abschreibungen	2.501	34	2	371	2.908	3	2.911
Zuschreibungen	60	4	2	557	623	-	623
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	17.156	1.588	281	5.638	24.662	-2.553	22.109
Ergebnis aus nach der Equity-Methode bewerteten Beteiligungen	2.186	97	3	116	2.403	-	2.403
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	2.277	98	-4	-159	2.213	-4.655	-2.442
At Equity bewertete Anteile	10.731	1.084	18	836	12.668	-	12.668
Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	20.125	1.907	84	217	22.334	338	22.672

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	2023	2022[1]
Segmentumsätze	**349.584**	**300.116**
Nicht zugeordnete Bereiche	1.599	1.405
Konzernfinanzierung	24	27
Konsolidierung/Holdingfunktion	-28.923	-22.498
Konzernumsätze	**322.284**	**279.050**
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	**27.345**	**24.662**
Nicht zugeordnete Bereiche	114	-2
Konzernfinanzierung	10	-37
Konsolidierung/Holdingfunktion	-4.894	-2.514
Operatives Ergebnis	**22.576**	**22.109**
Finanzergebnis	**618**	**-40**
Konzernergebnis vor Steuern	**23.194**	**22.070**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

NACH REGIONEN 2023

Mio. €	Deutschland	Europa/Übrige Märkte[1]	Nordamerika	Südamerika	Asien-Pazifik	Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	59.646	128.303	67.908	17.139	50.109	-821	322.284
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	126.254	51.605	33.520	4.586	4.750	-	220.715

1 Ohne Deutschland.

NACH REGIONEN 2022[2]

Mio. €	Deutschland	Europa/Übrige Märkte[1]	Nordamerika	Südamerika	Asien-Pazifik	Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	Gesamt
Umsatzerlöse mit externen Dritten	49.042	105.472	59.910	15.476	51.443	-2.294	279.050
Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen, Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	119.386	47.661	32.517	2.709	4.848	-	207.121

1 Ohne Deutschland.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Die Zurechnung der Umsatzerlöse zu den Regionen folgt dem Bestimmungslandprinzip.

Die Allokation regionsübergreifender konzerninterner Sachverhalte in Bezug auf das Segmentvermögen wird einheitlich gemäß den wirtschaftlichen Eigentumsverhältnissen dargestellt.

Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 2023

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz-fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	191.217	31.224	–	–	222.441	–19.325	203.115
Originalteile	16.171	6.854	–	–	23.025	–196	22.829
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	12.977	2.560	–	22.897	38.434	–4.598	33.836
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	12.659	1.010	–	–	13.669	–71	13.598
Power Engineering	–	–	4.044	–	4.044	–1	4.043
Motorräder	890	–	–	–	890	–	890
Vermiet- und Leasinggeschäft	918	1.575	0	18.124	20.617	–1.387	19.230
Zinsen und ähnliche Erträge	310	0	–	12.500	12.810	–860	11.950
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–930	26	–	–	–904	83	–821
Sonstige Umsatzerlöse	11.469	2.482	–	607	14.558	–945	13.614
	245.680	**45.731**	**4.044**	**54.128**	**349.584**	**–27.300**	**322.284**

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 2022[1]

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutz-fahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienst-leistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	160.562	25.542	–	0	186.104	–14.657	171.447
Originalteile	14.970	6.759	–	–	21.729	–160	21.570
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	11.474	2.334	–	20.485	34.293	–3.650	30.643
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	12.313	858	–	–	13.171	–65	13.105
Power Engineering	–	–	3.565	–	3.565	–1	3.564
Motorräder	915	–	–	–	915	–	915
Vermiet- und Leasinggeschäft	764	1.693	0	16.669	19.126	–1.231	17.895
Zinsen und ähnliche Erträge	285	1	–	8.873	9.160	–418	8.742
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	–2.220	–20	–	–	–2.241	–53	–2.294
Sonstige Umsatzerlöse	11.314	2.349	–	631	14.294	–831	13.463
	210.378	**39.516**	**3.565**	**46.657**	**300.116**	**–21.067**	**279.050**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS“).

Im Rahmen der Segmentberichterstattung sind die Umsatzerlöse des Konzerns nach Segmenten und Märkten dargestellt.

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

Von den in der abgelaufenen Periode realisierten Umsatzerlösen waren Umsatzerlöse in Höhe von 8.936 Mio. € (Vorjahr: 8.045 Mio. €) in den vertraglichen Verbindlichkeiten am 1. Januar 2023 enthalten.

Die in der abgelaufenen Periode realisierten Umsatzerlöse umfassen Leistungsverpflichtungen in Höhe von 363 Mio. € (Vorjahr: 718 Mio. €) die bereits in einer früheren Periode erfüllt wurden.

Neben den im Segment Power Engineering bestehenden Leistungsverpflichtungen von 4.794 Mio. € (Vorjahr: 3.939 Mio. €), von denen im Wesentlichen eine Erfüllung beziehungsweise Umsatzrealisation bis zum 31. Dezember 2024 erwartet wird, betreffen die darüber hinaus im Volkswagen Konzern zum Bilanzstichtag noch unerfüllten Leistungsverpflichtungen zum weitaus überwiegenden Teil Fahrzeugauslieferungen. Diese Auslieferungen sind zum Aufstellungszeitpunkt zum großen Teil bereits erfolgt beziehungsweise erfolgen im ersten Quartal 2024. Im Rahmen der Ermittlung der Beträge für den Bereich Power Engineering wurden sowohl Verträge, die eine Laufzeit von bis zu einem Jahr haben, als auch Dienstleistungsverträge, bei denen der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse jeweils genau in der Höhe realisiert, wie der Kunde von den Leistungen des Unternehmens profitiert, berücksichtigt. Im Fall von variablen Gegenleistungen werden Umsatzerlöse nur in dem Umfang realisiert, wie eine ausreichende Sicherheit gegeben ist, dass diese Umsätze nachträglich nicht zurückgenommen beziehungsweise negativ korrigiert werden müssen.

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 7.968 Mio. € (Vorjahr: 3.323 Mio. €) ausgewiesen.

Die Kosten der Umsatzerlöse enthalten außerplanmäßige Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte (im Wesentlichen Entwicklungskosten), Sachanlagen (im Wesentlichen Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung) und Vermietvermögen in Höhe von 1.335 Mio. € (Vorjahr: 843 Mio. €). Die außerplanmäßigen Abschreibungen des Berichtsjahres auf Immaterielle Vermögenswerte und das Sachanlagevermögen in Höhe von insgesamt 388 Mio. € (Vorjahr: 572 Mio. €) resultieren vor allem aus verringerten Nutzungswerten verschiedener Produkte im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge aufgrund von Markt- und Wechselkursrisiken sowie insbesondere erwarteten Volumenrückgängen. Die außerplanmäßigen Abschreibungen auf Vermietete Vermögenswerte in Höhe von 947 Mio. € (Vorjahr: 270 Mio. €) sind im Wesentlichen dem Segment Finanzdienstleistungen zuzuordnen. Sie ergeben sich aus den fortlaufend aktualisierten internen und externen Informationen, die in die Restwertprognosen der Fahrzeuge eingehen. Davon betreffen 138 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) kurzfristige Vermögenswerte.

Erfolgsbezogene Zuwendungen der öffentlichen Hand beliefen sich im laufenden Geschäftsjahr auf 292 Mio. € (Vorjahr: 457 Mio. €) und wurden grundsätzlich den Funktionsbereichen zugeordnet.

3. Vertriebskosten

Zu den Vertriebskosten in Höhe von 21,3 Mrd. € (Vorjahr: 19,8 Mrd. €) zählen neben Sachgemein- und Personalkosten sowie Abschreibungen des Vertriebsbereichs die angefallenen Versand-, Werbe- und Verkaufsförderungskosten.

4. Verwaltungskosten

Die Verwaltungskosten von 12,7 Mrd. € (Vorjahr: 11,7 Mrd. €) beinhalten im Wesentlichen Sachgemein- und Personalkosten sowie die auf den Verwaltungsbereich entfallenden Abschreibungen.

5. Sonstige betriebliche Erträge

Mio. €	2023	2022[1]
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen auf Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.164	1.512
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen und abgegrenzten Schulden	922	988
Erträge aus Derivaten im Hedge Accounting	766	892
Erträge aus Derivaten nicht im Hedge Accounting Finanzdienstleistungsbereich	894	1.999
Erträge aus Sonstigen Sicherungen	2.245	5.396
Erträge aus Wechselkursveränderungen	3.419	3.640
Erträge aus dem Verkauf von Werbematerial	304	339
Erträge aus Weiterberechnungen	1.470	1.099
Erträge aus Investment Property	12	30
Gewinne aus Anlageabgängen und Zuschreibungen auf Anlagevermögen	586	724
Übrige betriebliche Erträge	2.369	2.615
	15.152	**19.234**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Die Erträge aus Wechselkursveränderungen enthalten überwiegend Gewinne aus Kursveränderungen zwischen Entstehungs- und Zahlungszeitpunkt von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten sowie Kursgewinne aus der Bewertung zum Stichtagskurs. Daraus resultierende Kursverluste werden unter den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

Die Erträge aus Sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursgewinne aus der Marktbewertung und Realisierung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungs- und Rohstoffsicherung des Konzernbereichs Automobile, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind. Kursverluste werden in den Sonstigen betrieblichen Aufwendungen ausgewiesen.

6. Sonstige betriebliche Aufwendungen

Mio. €	2023	2022[1]
Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	558	345
Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen und sonstige Vermögenswerte	2.051	2.756
Aufwendungen aus Derivaten im Hedge Accounting	754	971
Aufwendungen aus Derivaten nicht im Hedge Accounting Finanzdienstleistungsbereich	1.221	1.309
Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen	4.857	2.417
Aufwendungen aus Wechselkursveränderungen	3.793	3.762
Aufwendungen aus Weiterberechnungen	1.113	833
Aufwendungen für Aufhebungsverträge	62	280
Verluste aus Anlageabgängen	406	321
Übrige betriebliche Aufwendungen	4.719	4.820
	19.534	**17.813**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

In den Wertberichtigungen auf Sonstige Forderungen und Sonstige Vermögenswerte sind Wertberichtigungen auf Forderungen aus Langfristfertigung in Höhe von 2,1 Mio. € (Vorjahr: 0,3 Mio. €) enthalten. Im Vorjahr beinhalteten die Wertberichtigungen auf sonstige Forderungen und sonstige Vermögenswerte zudem Aufwendungen im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Konflikt (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse").

Die Aufwendungen aus Sonstigen Sicherungen enthalten überwiegend Kursverluste aus der Marktbewertung und Realisierung von derivativen Finanzinstrumenten zur Währungs- und Rohstoffsicherung des Konzernbereichs Automobile, die nicht in einer Sicherungsbeziehung designiert sind. Kursgewinne werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen ausgewiesen.

7. Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen

Mio. €	2023	2022[1]
Erträge aus At Equity bewerteten Anteilen	2.910	2.957
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	2.713	2.893
davon aus assoziierten Unternehmen	196	64
Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen	619	554
davon aus Gemeinschaftsunternehmen	174	187
davon aus assoziierten Unternehmen	445	367
	2.291	**2.403**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

8. Zinsergebnis

Mio. €	2023	2022[1]
Zinserträge	**2.658**	**1.325**
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	2.656	1.325
Bewertung von Fair-Value-Hedges	2	–
Zinsaufwendungen	**-3.592**	**-408**
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	-2.050	-938
Bewertung von Fair-Value-Hedges	-3	1
Aufwendungen aus der Aufzinsung von Leasingverbindlichkeiten	-222	-158
Ergebnis aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden	-304	1.236
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	-1.014	-549
Zinsergebnis	**-934**	**916**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Im Vorjahr resultierte das positive Ergebnis aus der Auf-/Abzinsung von sonstigen langfristigen Schulden im Wesentlichen aus Anpassungen der Zinssätze zur Bewertung von langfristigen Rückstellungen.

9. Übriges Finanzergebnis

Mio. €	2023	2022
Erträge aus Gewinnabführungsverträgen	28	55
Aufwendungen aus Verlustübernahmen	-63	-52
Sonstige Erträge aus Beteiligungen	341	168
Sonstige Aufwendungen aus Beteiligungen	-837	-2.270
Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen	725	-1.013
Realisierte Fremdwährungserträge aus Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten	1.093	1.227
Realisierte Fremdwährungsaufwendungen aus Darlehensforderungen und -verbindlichkeiten	-1.226	-985
Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten und Wertberichtigung von Finanzinstrumenten	-904	166
Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting	111	-662
Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten innerhalb Hedge Accounting	-6	7
Übriges Finanzergebnis	**-739**	**-3.359**

Die im Vorjahr ausgewiesenen Sonstigen Aufwendungen aus Beteiligungen umfassen im Wesentlichen die vollständige Wertberichtigung der Anteile an Argo AI in Höhe von 1,9 Mrd. €. Siehe hierzu auch Angabe „Wesentliche Ereignisse".

Die Erträge und Aufwendungen aus Wertpapieren und Ausleihungen resultieren überwiegend aus positiven Fondsergebnissen, die im Vorjahr aufgrund der Turbulenzen auf den Kapitalmärkten infolge des Russland-Ukraine-Konflikts negativ belastet waren.

Im Geschäftsjahr 2023 entfallen die Erträge und Aufwendungen aus Bewertungseffekten und Wertberichtigungen von Finanzinstrumenten im Wesentlichen auf Wertkorrekturen des in Argentinien gehaltenen Zahlungsmittelbestandes.

Die Erträge und Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften/Derivaten außerhalb Hedge Accounting beinhalten Erträge aus der Bewertung der Optionen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Europcar in Höhe von 0,1 Mrd. €. Im Vorjahr ergaben sich aus der Bewertung der Optionen Aufwendungen in Höhe von 0,3 Mrd. € (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse").

10. Steuern vom Einkommen und vom Ertrag

ZUSAMMENSETZUNG DES STEUERERTRAGS UND -AUFWANDS

Mio. €	2023	2022[1]
Tatsächlicher Steueraufwand Inland	2.880	1.179
Tatsächlicher Steueraufwand Ausland	3.911	4.084
Tatsächliche Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**6.791**	**5.263**
davon periodenfremde Erträge (–)/Aufwendungen (+)	–62	666
Latenter Steuerertrag (–)/-aufwand (+) Inland	–740	3.334
Latenter Steuerertrag (–)/-aufwand (+) Ausland	–786	–2.380
Latenter Steuerertrag (–)/-aufwand (+)	**–1.526**	**954**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	**5.266**	**6.217**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Der gesetzliche Körperschaftsteuersatz in Deutschland für den Veranlagungszeitraum 2023 betrug 15 %. Hieraus resultiert, einschließlich Gewerbesteuer und Solidaritätszuschlag, eine Steuerbelastung von 30,0 % (Vorjahr: 30,0 %).

Für die Bewertung der latenten Steuern wird im deutschen Organkreis ein Steuersatz in Höhe von 30,0 % (Vorjahr: 30,0 %) angewandt.

Die angewandten lokalen Ertragsteuersätze für ausländische Gesellschaften variieren zwischen 0 % und 46 % (Vorjahr: 0 % und 46 %). Bei gespaltenen Steuersätzen wird der Thesaurierungssteuersatz angewandt.

Die Realisierung steuerlicher Verlustvorträge aus Vorjahren führte im Jahr 2023 zu einer Minderung der laufenden Steuern vom Einkommen und vom Ertrag von 816 Mio. € (Vorjahr: 1.013 Mio. €).

Die steuerlichen Verlustvorträge sowie der Verfall der nicht nutzbaren Verlustvorträge haben sich wie folgt entwickelt:

	BISHER NOCH NICHT GENUTZTE STEUERLICHE VERLUSTVORTRÄGE		DAVON NICHT NUTZBARE STEUERLICHE VERLUSTVORTRÄGE	
Mio. €	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022
Unverfallbare steuerliche Verlustvorträge	14.993	13.178	4.577	4.512
Verfallbar innerhalb der nächsten 10 Jahre	1.880	3.556	1.152	1.199
Verfallbar in mehr als 10 Jahren	10.511	11.002	381	1.335
Gesamt	**27.385**	**27.736**	**6.111**	**7.045**

Aufgrund der Nutzung bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften aus früheren Perioden mindert sich der tatsächliche Ertragsteueraufwand im laufenden Geschäftsjahr um 120 Mio. € (Vorjahr: 139 Mio. €). Der Betrag des latenten Steueraufwands mindert sich um 372 Mio. € (Vorjahr: 1.687 Mio. €) aufgrund bisher nicht berücksichtigter steuerlicher Verluste und Steuergutschriften einer früheren Periode. Der latente Steueraufwand aus der Abwertung eines latenten Steueranspruchs beträgt 44 Mio. € (Vorjahr: 70 Mio. €). Der latente Steuerertrag aus der Zuschreibung eines latenten Steueranspruchs beträgt 125 Mio. € (Vorjahr: 34 Mio. €).

Die von verschiedenen Staaten gewährten Steuerguthaben betragen 473 Mio. € (Vorjahr: 493 Mio. €).

In der Bilanz wurde kein latenter Steueranspruch erfasst für abzugsfähige temporäre Differenzen in Höhe von 2.232 Mio. € (Vorjahr: 2.262 Mio. €) und für Steuergutschriften, die innerhalb der nächsten 20 Jahre verfallen würden, in Höhe von 128 Mio. € (Vorjahr: 159 Mio. €).

In Höhe von 251 Mio. € (Vorjahr: 265 Mio. €) wurden latente Steuerschulden für temporäre Differenzen sowie für nicht ausgeschüttete Gewinne von Tochtergesellschaften der Volkswagen AG wegen bestehender Kontrolle nach IAS 12.39 nicht bilanziert.

Aus Steuersatzänderungen resultierten konzernweit latente Steuererträge in Höhe von 9 Mio. € (Vorjahr: latente Steueraufwendungen in Höhe von 31 Mio. €).

Latente Steueransprüche in Höhe von 6.508 Mio. € (Vorjahr: 1.731 Mio. €) wurden aktiviert, ohne dass diesen passive latente Steuern in entsprechender Höhe gegenüberstehen. Im Geschäftsjahr 2023 wurden die bestehenden aktiven latenten Steuern der Gesellschaften des deutschen Organkreises, die aufgrund der positiven Ergebnisse der Vergangenheit aktiviert worden waren, in diese Betrachtung miteinbezogen. Die betroffenen Gesellschaften erwarten nach Verlusten im aktuellen Geschäftsjahr oder im Vorjahr in Zukunft positive steuerliche Einkünfte.

In Höhe von insgesamt 2.861 Mio. € (Vorjahr angepasst: 2.407 Mio. € (siehe Entwicklung des Gesamtergebnisses)) wurden latente Steuern in der Bilanz eigenkapitalerhöhend berücksichtigt, die auf direkt im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen entfallen. Davon betreffen – 66 Mio. € (Vorjahr: – 6 Mio. €) Minderheitenanteile. Im Geschäftsjahr 2023 wurden keine latenten Steuererträge auf direkt im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen ergebnisneutral reklassifiziert (Vorjahr: 2 Mio. €). Im Vorjahr gab es Effekte aus Kapitaltransaktionen mit Minderheiten. Die Entwicklung der latenten Steuern nach Sachverhalten ist in der Gesamtergebnisrechnung dargestellt.

Im Geschäftsjahr 2023 wurden aus Eigenkapitalbeschaffungskosten resultierende Steuereffekte in Höhe von 3 Mio. € dem Eigenkapital gutgeschrieben (Vorjahr: 3 Mio. €).

LATENTE STEUERN NACH BILANZPOSTEN

Auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede bei den einzelnen Bilanzposten und auf steuerliche Verlustvorträge entfielen die folgenden bilanzierten aktiven und passiven latenten Steuern:

	AKTIVE LATENTE STEUERN		PASSIVE LATENTE STEUERN	
Mio. €	31.12.2023	31.12.2022[1]	31.12.2023	31.12.2022[1]
Immaterielle Vermögenswerte	1.179	1.170	15.095	13.698
Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte	6.076	5.236	8.041	8.190
Langfristige Finanzanlagen	410	55	10	193
Vorräte	2.743	2.073	924	979
Forderungen und sonstige Vermögenswerte (inklusive Finanzdienstleistungsbereich)	2.492	2.144	10.258	10.090
Sonstige kurzfristige Vermögenswerte	3.117	4.077	35	76
Pensionsrückstellungen	5.476	4.674	88	92
Verbindlichkeiten und sonstige Rückstellungen	13.807	14.012	5.022	5.707
Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern aus temporären Differenzen	–194	–236	–	–
Temporäre Differenzen nach Wertberichtigungen	35.107	33.205	39.473	39.025
Steuerliche Verlustvorträge nach Wertberichtigungen	5.678	5.394	–	–
Tax Credits nach Wertberichtigungen	345	330	–	–
Wert vor Konsolidierung und Saldierung	**41.130**	**38.929**	**39.473**	**39.025**
davon entfallen auf langfristige Vermögenswerte und Schulden	27.347	25.438	31.800	31.194
Saldierung	30.488	29.152	30.488	29.152
Konsolidierung	3.298	3.151	796	862
Bilanzansatz	**13.940**	**12.929**	**9.781**	**10.736**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Der ausgewiesene Steueraufwand des Jahres 2023 von 5.266 Mio. € (Vorjahr angepasst: 6.217 Mio. € (siehe Erläuterungen zu IFRS 17)) war um 1.692 Mio. € niedriger (Vorjahr angepasst: 404 Mio. € (siehe Erläuterungen zu IFRS 17)) als der erwartete Steueraufwand von 6.958 Mio. €, der sich bei Anwendung eines Konzernsteuersatzes von 30,0 % (Vorjahr: 30,0 %) auf das Vorsteuerergebnis des Konzerns ergeben würde.

ÜBERLEITUNG VOM ERWARTETEN ZUM AUSGEWIESENEN ETRAGSTEUERAUFWAND

Mio. €	2023	2022[1]
Ergebnis vor Ertragsteuern	23.194	22.070
Erwarteter Ertragsteuerertrag (–)/-aufwand (+) (Steuersatz 30,0 %; Vorjahr 30,0 %)	**6.958**	**6.621**
Überleitung:		
Abweichende ausländische Steuerbelastung	–1.171	–561
Steueranteil für:		
steuerfreie Erträge	–1.461	–1.398
steuerlich nicht abzugsfähige Aufwendungen	1.100	1.101
Effekte aus Verlustvorträgen	52	–1.247
permanente bilanzielle Differenzen	–761	382
Steuergutschriften	–120	–96
Periodenfremde Steuern	–361	688
Effekte aus Steuersatzänderungen	–9	31
Nicht anrechenbare Quellensteuer	702	369
Sonstige Steuereffekte	337	327
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	**5.266**	**6.217**
Effektiver Steuersatz in %	22,7	28,2

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

GLOBALE MINDESTBESTEUERUNG

Die Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD) hat basierend auf dem G20 Inclusive Framework zum Abbau von Steuervermeidung und Gewinnverlagerung die Modellregeln für Pillar Two (Säule 2) veröffentlicht, die dazu dienen sollen, den Steuerherausforderungen aus der Digitalisierung der globalen Wirtschaft zu begegnen, um somit eine effektive Mindestbesteuerung von 15 % überdachend sicherzustellen. Der Volkswagen Konzern fällt in den Anwendungsbereich der OECD-Modellregelungen/Säule-2-Mustervorschriften des Pillar Two. Die Pillar Two-Gesetzgebung wurde in den Ländern Belgien, Bulgarien, Dänemark, Deutschland, Finnland, Frankreich, Katar, Irland, Italien, Japan, Liechtenstein, Luxemburg, Malaysia, Mauritius, Niederlande, Österreich, Rumänien, Slowakei, Slowenien, Südkorea, Schweden, Schweiz, Tschechische Republik, Ungarn, Vereinigte Arabische Emirate, Vereinigtes Königreich und Vietnam erlassen oder im Wesentlichen erlassen und wird ab dem 1. Januar 2024 in unterschiedlichen Regelkombinationen und zum Teil zeitlich nachgelagert in Kraft treten. Da die Pillar Two Gesetzgebung zum Berichtszeitpunkt noch nicht final in Kraft war, unterliegt der Volkswagen Konzern für das Geschäftsjahr 2023 dahingehend keiner Steuerbelastung.

Die im Mai 2023 mit den Änderungen an IAS 12 eingeführte Ausnahme führt beim Volkswagen Konzern dazu, dass latente Steuern im Zusammenhang mit Ertragsteuern, die sich aus geltenden oder angekündigten Steuervorschriften zur Umsetzung der von der OECD veröffentlichten Säule-2-Mustervorschriften ergeben, weder angesetzt noch angegeben werden.

Gemäß der Gesetzgebung wird der Volkswagen Konzern je Land eine Zusatzsteuer in Höhe der Differenz zwischen dem GloBE-Effektivsteuersatz und dem Mindeststeuersatz von 15 % zahlen.

Der Volkswagen Konzern ist derzeit dabei, eine Einschätzung hinsichtlich der Auswirkungen von Pillar Two nach Inkrafttreten der Gesetzgebung in 2024 ff. zu treffen. Ausgehend vom Country-by-Country Reporting (CbCR, länder-

bezogener Bericht) für die Geschäftsjahre 2021 und 2022 ergibt sich, dass alle Konzernunternehmen einem Effektivsteuersatz pro Land von mehr als 15 % mit Ausnahme der Länder Bermuda, Bosnien Herzegowina, Bulgarien, Estland, Finnland, Irland, Kaimaninseln, Katar, Kosovo, Kuwait, Lettland, Litauen, Norwegen, Oman, Pakistan, Panama, Saudi Arabien, Tansania, Thailand, Türkei und den Vereinigten Arabischen Emiraten unterliegen. Obwohl der durchschnittliche Effektivsteuersatz auf Basis der Daten des länderbezogenen Berichts 15 % unterschreitet, ergeben sich im Volkswagen Konzern in Bezug auf diese Länder möglicherweise keine Pillar Two Ertragsteuern. Dies ist auf spezifische, in der Pillar Two-Gesetzgebung vorgesehene Anpassungen zurückzuführen, die zur Folge haben, dass sich Abweichungen von den berechneten Effektivsteuersätzen ergeben können. Insgesamt ist davon auszugehen, dass die Steuerbelastung für den Volkswagen Konzern aus Pillar Two auf Basis der CbCR Daten 2021 und 2022 in einer Bandbreite von 10 Mio. € bis 20 Mio. € liegt. Dies hätte einen Effekt von 0,04 % – 0,08 % auf die Konzernsteuerquote zur Folge. Vor diesem Hintergrund ergeben sich keine wesentlichen Effekte auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

Aufgrund der Komplexität der Anwendung der Gesetzgebung sind die quantitativen Auswirkungen der beschlossenen oder in Kraft getretenen Gesetzgebung derzeit nur in Bandbreiten abschätzbar. Selbst für Konzernunternehmen mit einem Effektivsteuersatz von über 15 % können sich daher steuerliche Auswirkungen durch Pillar Two ergeben. Des Weiteren gilt diese Beurteilung auf Basis der CbCR Safe-Harbours nur übergangsweise (derzeit bis zum Ablauf des Geschäftsjahres 2026). Für die Folgejahre nach Auslaufen der CbCR Safe-Harbours werden weitere Analysen auf Basis der allgemeinen Regeln vorgenommen.

11. Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Geschäftsjahres in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien. Da in den Jahren 2023 und 2022 keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte auf die Anzahl der Aktien resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Gemäß § 27 Abs. 2 Ziffer 3 der Satzung der Volkswagen AG steht der Vorzugsaktie eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zu.

		2023	2022[1]
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:			
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	295.089.818	295.089.818
Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Stück	206.205.445	206.205.445
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	17.928	15.852
Ergebnisanteil von Minderheiten	Mio. €	1.329	395
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	586	576
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	16.013	14.881
davon Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	9.419	8.753
davon Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	6.594	6.129
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	31,92	29,66
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	31,98	29,72

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Erläuterungen zur Bilanz

12. Immaterielle Vermögenswerte

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2023

Mio. €	Markennamen	Goodwill	Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2023	**17.633**	**26.211**	**17.595**	**44.949**	**15.464**	**121.853**
Währungsänderungen	-27	-114	-8	23	-105	-231
Änderungen Konsolidierungskreis	-	210	-137	-	31	104
Zugänge	-	-	9.275	1.868	1.302	12.445
Umbuchungen	-	-	-4.763	4.763	219	219
Abgänge	10	2	35	966	323	1.336
Stand am 31.12.2023	**17.596**	**26.305**	**21.927**	**50.638**	**16.587**	**133.053**
Abschreibungen Stand am 01.01.2023	**105**	**9**	**93**	**29.021**	**9.385**	**38.612**
Währungsänderungen	3	0	0	13	-23	-7
Änderungen Konsolidierungskreis	-	-	-	-	-40	-40
Zugänge planmäßig	-	-	-	5.120	1.298	6.418
Zugänge außerplanmäßig	-	6	23	45	71	145
Umbuchungen	-	-	-	0	-2	-2
Abgänge	10	2	0	954	212	1.179
Zuschreibungen	-	-	-	3	-	3
Stand am 31.12.2023	**98**	**13**	**116**	**33.240**	**10.476**	**43.944**
Nettobuchwert am 31.12.2023	**17.498**	**26.292**	**21.811**	**17.398**	**6.111**	**89.109**

ENTWICKLUNG DER IMMATERIELLEN VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2022

Mio. €	Markennamen	Goodwill	Aktivierte Entwicklungskosten für in Entwicklung befindliche Produkte	Aktivierte Entwicklungskosten für derzeit genutzte Produkte	Sonstige immaterielle Vermögenswerte	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2022	**17.661**	**26.203**	**10.287**	**44.806**	**13.789**	**112.745**
Währungsänderungen	–22	–17	16	–125	155	7
Änderungen Konsolidierungskreis	5	75	1	40	110	232
Zugänge	–	–	9.057	666	1.945	11.668
Umbuchungen	0	–	–1.728	1.738	55	65
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	0	–	4	65	30	99
Abgänge	11	50	33	2.111	560	2.764
Stand am 31.12.2022	**17.633**	**26.211**	**17.595**	**44.949**	**15.464**	**121.853**
Abschreibungen Stand am 01.01.2022	**89**	**29**	**88**	**26.120**	**8.731**	**35.056**
Währungsänderungen	0	0	0	–118	29	–89
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–	7	9	16
Zugänge planmäßig	2	–	–	5.058	1.111	6.171
Zugänge außerplanmäßig	16	30	21	65	15	147
Umbuchungen	–	–	0	1	–5	–4
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	–	0	18	25	43
Abgänge	2	50	15	2.095	481	2.642
Zuschreibungen	–	–	–	–	–	–
Stand am 31.12.2022	**105**	**9**	**93**	**29.021**	**9.385**	**38.612**
Nettobuchwert am 31.12.2022	**17.528**	**26.202**	**17.502**	**15.929**	**6.079**	**83.241**

Die Sonstigen immateriellen Vermögenswerte umfassen insbesondere Konzessionen, erworbene Kundenstämme und Händlerbeziehungen, gewerbliche Schutzrechte und ähnliche Rechte sowie Lizenzen an solchen.

Die Aufteilung der Markennamen und Goodwill auf die Geschäftssegmente ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt:

Mio. €	2023	2022
Markennamen nach Geschäftssegmenten		
Porsche	13.823	13.823
Scania Vehicles and Services	878	878
MAN Truck & Bus	1.127	1.127
MAN Energy Solutions	415	415
Navistar	784	813
Ducati	404	404
Übrige	68	68
	17.498	**17.528**
Goodwill nach Geschäftssegmenten		
Porsche	18.825	18.825
Scania Vehicles and Services	2.546	2.548
MAN Truck & Bus	587	587
MAN Energy Solutions	263	263
Navistar	2.989	3.101
Ducati	290	290
Škoda	168	168
Porsche Holding Salzburg	125	126
Übrige	498	294
	26.292	**26.202**

Der Werthaltigkeitstest der ausgewiesenen Goodwill und Markennamen basiert grundsätzlich auf dem Nutzungswert, der auf Ebene der jeweiligen Marke ermittelt wurde. Dabei werden Kapitalkostensätze basierend auf dem Zinssatz für risikofreie Anlagen, der Marktrisikoprämie und dem Fremdkapitalzinssatz zugrunde gelegt. Zum generellen Vorgehen und den wesentlichen Annahmen wird auf die Ausführungen in der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu Immateriellen Vermögenswerten verwiesen. Darüber hinaus waren für die Marken mit wesentlichen bilanzierten Markennamen und Goodwill noch die folgenden Aspekte von Bedeutung:

Der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Porsche liegt die Annahme zugrunde, die derzeitige Stellung von Porsche als profitabler Hersteller exklusiver Sportwagen weiter auszubauen. Im Rahmen des Programms „Road to 20" hat der Porsche AG Konzern das langfristige Profitabilitätsziel für eine operative Konzernumsatzrendite von mehr als 20 %.

Für MAN Truck & Bus war das Jahr 2023 das Jahr der Trendwende nachdem im Vorjahr die positiven Auswirkungen aus dem Programm zur Neuausrichtung durch die belastenden Effekte aus dem Krieg in der Ukraine nicht vollumfänglich gehoben werden konnten. Nach einer Stabilisierungsphase in 2024 wirkt sich die Transformation zur Elektromobilität ab dem Geschäftsjahr 2025 verstärkt auf die Cashflows aus.

Des Weiteren soll Navistar Sales & Services zu neuer Stärke geführt werden. Die Maßnahmen dazu reichen von der Nutzung der leistungsstarken Komponenten- und Technologie-Organisation innerhalb der TRATON GROUP über den Ausbau des Financial-Services-Geschäfts bis hin zum noch wirksameren Einsatz eines der größten unabhängigen Händler- und Service-Netzwerke auf dem nordamerikanischen Markt, zu welchem Navistar schon heute Zugang hat.

Bei Scania Vehicles & Services wirkt sich darüber hinaus ein steigendes Absatzvolumen und der Ausbau des Vehicle-Services-Geschäfts positiv auf die geplanten Cashflows aus.

Die Werthaltigkeit aller zahlungsmittelgenerierender Einheiten ist auch bei einer Variation der Wachstumsprognose hinsichtlich der ewigen Rente von – 0,5 %-Punkten beziehungsweise des Diskontierungssatzes von + 0,5 %-Punkten gegeben. Aufgrund der Marktvolatilitäten der vergangenen Jahre wurden auch die geplanten Zahlungsströme mit Blick auf die für möglich gehaltene Änderungen auf ihre Sensitivität geprüft und Werthaltigkeit festgestellt.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	2023	2022	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	21.779	18.908	15,2
davon: aktivierte Entwicklungskosten	11.142	9.723	14,6
Aktivierungsquote in %	51,2	51,4	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	5.187	5.144	0,8
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	**15.824**	**14.329**	**10,4**

13. Sachanlagen

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2023

Mio. €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2023	**50.789**	**53.934**	**91.212**	**9.991**	**205.925**
Währungsänderungen	-281	-268	-288	-100	-936
Änderungen Konsolidierungskreis	-298	-464	-434	-418	-1.614
Zugänge	2.080	1.280	4.326	7.141	14.826
Umbuchungen	1.194	798	3.595	-5.446	142
Abgänge	670	1.009	2.874	166	4.720
Stand am 31.12.2023	**52.814**	**54.271**	**95.537**	**11.001**	**213.622**
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2023	**23.083**	**42.377**	**76.565**	**10**	**142.035**
Währungsänderungen	-113	-216	-239	0	-568
Änderungen Konsolidierungskreis	-281	-446	-413	-10	-1.150
Zugänge planmäßig	2.337	3.053	4.712	-	10.102
Zugänge außerplanmäßig	26	185	19	13	244
Umbuchungen	-2	-1.134	1.246	6	116
Abgänge	423	962	2.642	0	4.026
Zuschreibungen	0	1	6	3	10
Stand am 31.12.2023	**24.627**	**42.857**	**79.243**	**15**	**146.742**
Nettobuchwert am 31.12.2023	**28.186**	**11.414**	**16.294**	**10.986**	**66.880**

ENTWICKLUNG DER SACHANLAGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2022

Mio. €	Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Technische Anlagen und Maschinen	Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten					
Stand am 01.01.2022	**48.281**	**52.144**	**88.111**	**7.645**	**196.181**
Währungsänderungen	158	314	697	70	1.240
Änderungen Konsolidierungskreis	18	10	27	21	77
Zugänge	2.065	1.240	2.858	6.698	12.861
Umbuchungen	1.117	1.702	1.489	-4.373	-65
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	21	39	-14	0	45
Abgänge	830	1.439	1.985	71	4.325
Stand am 31.12.2022	**50.789**	**53.934**	**91.212**	**9.991**	**205.925**
Abschreibungen					
Stand am 01.01.2022	**21.083**	**40.103**	**71.296**	**4**	**132.486**
Währungsänderungen	83	270	592	0	945
Änderungen Konsolidierungskreis	-48	34	12	0	-2
Zugänge planmäßig	2.250	3.175	6.379	-	11.804
Zugänge außerplanmäßig	154	132	132	6	425
Umbuchungen	13	8	-17	0	4
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	9	9	-2	-	16
Abgänge	426	1.336	1.823	-3	3.583
Zuschreibungen	16	1	8	3	29
Stand am 31.12.2022	**23.083**	**42.377**	**76.565**	**10**	**142.035**
Nettobuchwert am 31.12.2022	**27.705**	**11.557**	**14.647**	**9.981**	**63.890**

Öffentliche Zuwendungen in Höhe von 237 Mio. € (Vorjahr angepasst: 66 Mio. €) wurden von den Anschaffungskosten der Sachanlagen abgesetzt.

Im Zusammenhang mit Grundstücken und Gebäuden dienen Grundpfandrechte in Höhe von 1.497 Mio. € (Vorjahr: 1.517 Mio. €) als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen, Finanzschulden und sonstige Verbindlichkeiten.

14. Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2023

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/ Herstellungskosten Stand am 01.01.2023	**80.919**	**961**	**81.880**
Währungsänderungen	-779	-13	-792
Änderungen Konsolidierungskreis	1.098	4	1.101
Zugänge	32.974	6	32.980
Umbuchungen	-57	93	36
Abgänge	28.061	19	28.080
Stand am 31.12.2023	**86.093**	**1.033**	**87.126**
Abschreibungen Stand am 01.01.2023	**21.539**	**351**	**21.890**
Währungsänderungen	-216	-3	-219
Änderungen Konsolidierungskreis	92	0	92
Zugänge planmäßig	10.241	21	10.263
Zugänge außerplanmäßig	809	1	810
Umbuchungen	-19	34	15
Abgänge	10.051	4	10.055
Zuschreibungen	395	0	396
Stand am 31.12.2023	**21.999**	**401**	**22.400**
Nettobuchwert am 31.12.2023	**64.094**	**632**	**64.726**

ENTWICKLUNG DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE UND ALS FINANZINVESTITION GEHALTENEN IMMOBILIEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2022

Mio. €	Vermietete Vermögenswerte	Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten Stand am 01.01.2022	**79.146**	**947**	**80.092**
Währungsänderungen	1.105	17	1.122
Änderungen Konsolidierungskreis	187	-5	182
Zugänge	24.105	4	24.110
Umbuchungen	-14	4	-10
Abgänge	23.611	6	23.617
Stand am 31.12.2022	**80.919**	**961**	**81.880**
Abschreibungen Stand am 01.01.2022	**19.447**	**332**	**19.779**
Währungsänderungen	262	3	265
Änderungen Konsolidierungskreis	73	-1	72
Zugänge planmäßig	10.255	21	10.276
Zugänge außerplanmäßig	261	1	261
Umbuchungen	-4	1	-3
Abgänge	8.216	3	8.220
Zuschreibungen	539	1	540
Stand am 31.12.2022	**21.539**	**351**	**21.890**
Nettobuchwert am 31.12.2022	**59.380**	**610**	**59.990**

Unter den Vermieteten Vermögenswerten werden das im Wege des Operating-Leasing vermietete Leasingvermögen sowie die Vermögenswerte mit langfristigen Buy-back-Verträgen ausgewiesen.

In dem Posten Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien (Investment Property) werden Mietwohnungen und verpachtete Händlerbetriebe ausgewiesen, deren Fair Value 1.456 Mio. € (Vorjahr: 1.279 Mio. €) betrug. Die Ermittlung des Fair Values erfolgt grundsätzlich nach einem Ertragswertverfahren auf Basis interner Berechnungen (Stufe 3 der Fair Value Hierarchie). Für den Unterhalt des genutzten Investment Property fielen operative Kosten in Höhe von 85 Mio. € (Vorjahr: 69 Mio. €) an. Für nicht genutztes Investment Property wurden 0,4 Mio. € (Vorjahr: 0,8 Mio. €) aufgewandt.

Die Mieteinnahmen aus Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien betrugen im Geschäftsjahr 2023 81 Mio. € (Vorjahr angepasst: 89 Mio. €).

15. At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen

ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2023

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Bruttobuchwert Stand am 01.01.2023	**15.235**	**4.538**	**19.774**
Währungsänderungen	-217	-48	-265
Änderungen Konsolidierungskreis	271	-386	-114
Zugänge	570	2.085	2.655
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	-	321	321
Erfolgswirksame Fortschreibung/Bewertung	2.243	-13	2.230
Dividenden[1]	-2.511	-	-2.511
Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen	-388	-122	-510
Stand am 31.12.2023	**15.204**	**5.734**	**20.937**
Außerplanmäßige Abschreibungen Stand am 01.01.2023	**2.567**	**1.050**	**3.617**
Währungsänderungen	-3	-8	-12
Änderungen Konsolidierungskreis	-19	94	76
Zugänge	523	304	826
Umbuchungen	-	-	-
Abgänge	27	96	124
Zuschreibungen	76	40	116
Stand am 31.12.2023	**2.964**	**1.303**	**4.267**
Nettobuchwert am 31.12.2023	**12.239**	**4.431**	**16.670**

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.

ENTWICKLUNG DER AT EQUITY BEWERTETEN ANTEILE UND SONSTIGEN BETEILIGUNGEN VOM 1. JANUAR ZUM 31. DEZEMBER 2022[2]

Mio. €	At Equity bewertete Anteile	Sonstige Beteiligungen	Gesamt
Bruttobuchwert Stand am 01.01.2022	**13.102**	**4.033**	**17.135**
Währungsänderungen	–82	1	–81
Änderungen Konsolidierungskreis	203	–233	–30
Zugänge	2.167	1.499	3.666
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge	–	318	318
Erfolgswirksame Fortschreibung/Bewertung	2.399	5	2.404
Dividenden[1]	–2.877	–	–2.877
Sonstige ergebnisneutrale Veränderungen	323	–449	–125
Stand am 31.12.2022	**15.235**	**4.538**	**19.774**
Außerplanmäßige Abschreibungen Stand am 01.01.2022	**571**	**1.033**	**1.604**
Währungsänderungen	–2	–4	–6
Änderungen Konsolidierungskreis	–25	11	–15
Zugänge	2.077	180	2.258
Umbuchungen	–	–	–
Abgänge	–	121	121
Zuschreibungen	54	50	104
Stand am 31.12.2022	**2.567**	**1.050**	**3.617**
Nettobuchwert am 31.12.2022	**12.668**	**3.489**	**16.157**

1 Dividenden vor Abzug von Quellensteuer.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

In den At Equity bewerteten Anteilen sind Gemeinschaftsunternehmen in Höhe von 7.139 Mio. € (Vorjahr: 6.959 Mio. €) und assoziierte Unternehmen in Höhe von 5.100 Mio. € (Vorjahr: 5.709 Mio. €) enthalten.

Die Zugänge bei den At Equity bewerteten Anteilen entfallen im Geschäftsjahr im Wesentlichen mit 0,3 Mrd. € auf die Kapitaleinlage in das mit Horizon Robotics neu gegründete Gemeinschaftsunternehmen CARIZON. Im Vorjahr entfielen die wesentlichen Zugänge bei den At Equity bewerteten Anteilen mit 1,7 Mrd. € auf die Kapitalerhöhung in der GMH im Zusammenhang mit dem Erwerb von Europcar.

Die Zugänge bei den sonstigen Beteiligungen entfallen im Geschäftsjahr im Wesentlichen mit 0,7 Mrd. € auf den Erwerb der Anteile an XPeng.

Die Änderungen im Konsolidierungskreis bei den At Equity bewerteten Anteilen betreffen im Geschäftsjahr im Wesentlichen das Gemeinschaftsunternehmen Audi FAW NEV Co. in Höhe von 0,3 Mrd. €. Im Vorjahr betrafen die wesentlichen Änderungen im Konsolidierungskreis bei den At Equity bewerteten Anteilen das assoziierte Unternehmen Brose Sitech Sp. z o.o., Polkowice/Polen in Höhe von 0,3 Mrd. €.

Die Zugänge unter den außerplanmäßigen Abschreibungen bei den At Equity bewerteten Anteilen entfallen im Geschäftsjahr im Wesentlichen mit 0,4 Mrd. € auf das assoziierte Unternehmen QuantumScape. Im Vorjahr entfielen die Zugänge unter den außerplanmäßigen Abschreibungen bei den At Equity bewerteten Anteilen im Wesentlichen mit 1,9 Mrd. € auf das Gemeinschaftsunternehmen Argo AI.

Weitere Erläuterungen zu den oben genannten Beteiligungen finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse".

Die sonstigen ergebnisneutralen Veränderungen entfallen in Höhe von – 377 Mio. € (Vorjahr angepasst: 366 Mio. € (siehe Erläuterungen zu IFRS 17)) auf Gemeinschaftsunternehmen und in Höhe von – 12 Mio. € (Vorjahr: – 43 Mio. €) auf assoziierte Unternehmen. Sie resultieren im Wesentlichen aus Währungsumrechnungsdifferenzen in Höhe von – 288 Mio. € (Vorjahr: 157 Mio. €), Neubewertungen aus Pensionsplänen in Höhe von – 3 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) sowie der Zeitwertbewertung von Cashflow-Hedges in Höhe von – 128 Mio. € (Vorjahr: 143 Mio. €).

16. Lang- und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen

	BUCHWERT			FAIR VALUE	BUCHWERT			FAIR VALUE
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	31.12.2023	kurzfristig	langfristig	31.12.2022	31.12.2022
Forderungen aus dem Finanzierungsgeschäft								
Kundenfinanzierung	27.025	49.354	76.379	76.713	27.087	49.065	76.152	75.302
Händlerfinanzierung	17.968	3.780	21.748	21.731	14.243	2.653	16.896	16.908
Direktbank-Geschäft	361	22	382	387	338	17	356	359
	45.353	**53.155**	**98.509**	**98.831**	**41.668**	**51.735**	**93.403**	**92.568**
Fällige Forderungen aus dem Operating-Leasinggeschäft	496	–	496	496	387	–	387	387
Forderungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen	20.532	41.318	61.850	61.720	19.493	35.209	54.702	53.748
	66.381	**94.474**	**160.855**	**161.047**	**61.549**	**86.944**	**148.493**	**146.703**

Die in den Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von 160,9 Mrd. € (Vorjahr: 148,5 Mrd. €) enthaltenen Forderungen aus Finanzierungsleasing werden aufgrund von Wertanpassungen aus gesicherten Fair Value Änderungen der in Portfolio Hedges designierten Grundgeschäfte um 293 Mio. € erhöht (Vorjahr: um 156 Mio. € verringert).

Die Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung werden grundsätzlich durch Fahrzeuge oder Grundpfandrechte gesichert. Von den Forderungen werden Sicherheiten für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 957 Mio. € (Vorjahr: 767 Mio. €) gestellt.

Die Forderungen aus der Händlerfinanzierung enthalten einen Betrag von 30 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €), der verbundene nicht konsolidierte Unternehmen betrifft.

17. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Vermögenswerte

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	kurzfristig	langfristig	31.12.2022[1]
Positive Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	3.289	4.629	7.918	3.916	7.545	11.461
Forderungen aus Darlehen, Schuldverschreibungen, Genussrechten (ohne Zinsen)	8.972	6.201	15.173	6.843	5.253	12.097
Übrige finanzielle Vermögenswerte	4.692	927	5.619	4.389	1.033	5.422
	16.953	**11.757**	**28.710**	**15.148**	**13.832**	**28.980**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Die Sonstigen finanziellen Vermögenswerte beinhalten Forderungen gegen nahestehende Unternehmen in Höhe von 14,3 Mrd. € (Vorjahr: 11,8 Mrd. €). Sonstige finanzielle Vermögenswerte in Höhe von 90 Mio. € (Vorjahr: 118 Mio. €) wurden als Sicherheit für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten gestellt. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungs- beziehungsweise Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers.

Darüber hinaus enthalten die Übrigen finanziellen Vermögenswerte Forderungen aus verfügungsbeschränkten Guthaben, die als Sicherheiten (im Wesentlichen im Rahmen von Asset-Backed-Securities-Transaktionen) dienen.

Die positiven Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	28	50
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	50	38
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	364	868
Zinsrisiken durch Cashflow-Hedges	170	504
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges)	3.801	3.282
Hedge-Geschäfte Gesamt	**4.413**	**4.741**
Vermögenswerte aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	3.506	6.720
Gesamt	**7.918**	**11.461**

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 260 Mio. € (Vorjahr: 822 Mio. €) positive Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter der Angabe „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ näher erläutert.

18. Lang- und kurzfristige sonstige Forderungen

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	kurzfristig	langfristig	31.12.2022[1]
Sonstige Steueransprüche	5.431	1.240	6.671	4.852	1.028	5.879
Übrige Forderungen	3.368	1.462	4.830	2.961	1.449	4.410
	8.799	**2.702**	**11.501**	**7.813**	**2.477**	**10.290**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS“).

In den Übrigen Forderungen ist Vermögen zur Finanzierung von Pensionsverpflichtungen in Höhe von 127 Mio. € (Vorjahr: 70 Mio. €) enthalten. Weiterhin sind hier die Vermögenswerte aus gehaltenem Rückversicherungsgeschäft in Höhe von 35 Mio. € (Vorjahr angepasst: 38 Mio. € (siehe Erläuterungen zu IFRS 17)) erfasst.

Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen sind überwiegend unverzinslich.

Die Sonstigen Forderungen beinhalten nach dem Leistungsfortschritt vereinnahmte bedingte Forderungen aus Langfristfertigung. Diese entsprechen den vertraglichen Vermögenswerten aus Kundenverträgen und entwickelten sich wie folgt:

Mio. €	2023	2022
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 01.01.	**212**	**306**
Zu- und Abgänge	136	-96
Veränderungen der Wertberichtigungen	-1	1
Währungsänderungen	0	2
Bedingte Forderungen aus Langfristfertigung Stand am 31.12.	**347**	**212**

Vertragsanbahnungskosten werden im Volkswagen Konzern nur aktiviert und linear über die Laufzeit des Vertrags abgeschrieben, soweit sie wesentlich sind, der zugrundeliegende Vertrag eine Laufzeit von mindestens einem Jahr hat und diese Kosten nicht angefallen wären, wenn der entsprechende Vertrag nicht zustande gekommen wäre. Zum 31. Dezember 2023 waren keine Vertragsanbahnungskosten aktiviert (Vorjahr: 81 Mio. €). Im Geschäftsjahr 2023 wurden die aktivierten Vertragsanbahnungskosten vollständig realisiert, im Vorjahr beliefen sich die Abschreibungen auf die aktivierten Vertragsanbahnungskosten auf 47 Mio. €.

19. Ertragsteueransprüche

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	kurzfristig	langfristig	31.12.2022[1]
Latente Ertragsteueransprüche	–	13.940	13.940	–	12.929	12.929
Ertragsteuerforderungen	1.649	437	2.086	1.732	394	2.125
	1.649	**14.377**	**16.025**	**1.732**	**13.323**	**15.054**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Von den Latenten Ertragsteueransprüchen entfällt ein Betrag von 7.867 Mio. € (Vorjahr angepasst: 7.016 Mio. € (siehe Erläuterungen zu IFRS 17)) auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen IFRS und Steuerbilanz, die sich innerhalb eines Jahres umkehren.

20. Vorräte

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.787	10.458
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5.005	6.041
Fertige Erzeugnisse, Waren	30.994	29.466
Kurzfristiges Vermietvermögen	6.183	5.170
Geleistete Anzahlungen	1.649	1.165
Sicherungsgeschäfte Vorräte	–16	–26
	53.601	**52.274**

Zeitgleich mit der Umsatzrealisierung wurden Vorräte in Höhe von 234 Mrd. € (Vorjahr: 204 Mrd. €) in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen (ohne Vermietvermögen) betrugen 621 Mio. € (Vorjahr: 582 Mio. €). Als Sicherheit für Altersteilzeitverpflichtungen sind Fahrzeuge im Wert von 236 Mio. € (Vorjahr: 257 Mio. €) sicherungsübereignet worden.

21. Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022[1]
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	18.340	14.785
nicht konsolidierten Tochterunternehmen	185	210
Gemeinschaftsunternehmen	3.234	3.451
assoziierten Unternehmen	89	87
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	1	1
	21.849	**18.534**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Die Fair Values der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entsprechen den Buchwerten.

22. Wertpapiere und Termingeldanlagen

Die Wertpapiere dienen der Liquiditätsvorsorge. Es handelt sich im Wesentlichen um kurzfristig angelegte festverzinsliche Wertpapiere und Aktien. Die Wertpapiere werden überwiegend zum Fair Value bewertet. Kurzfristige Wertpapiere in Höhe von 1.264 Mio. € (Vorjahr: 1.406 Mio. €) wurden als Sicherheit für finanzielle Schulden und Eventualverbindlichkeiten gestellt. Für die gestellten Sicherheiten besteht kein originäres Veräußerungs- beziehungsweise Verpfändungsrecht des Sicherungsnehmers.

23. Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Guthaben bei Kreditinstituten	43.158	28.685
Schecks, Kassenbestand, Wechsel und jederzeit fällige Mittel	291	487
	43.449	**29.172**

Die Guthaben bei Kreditinstituten bestehen bei verschiedenen Banken in unterschiedlichen Währungen und beinhalten unter anderem auch Termingeldanlagen mit einer Laufzeit von weniger als drei Monaten.

24. Eigenkapital

Das Gezeichnete Kapital der Volkswagen AG ist durch auf den Inhaber lautende nennwertlose Stückaktien unterlegt. Eine Aktie gewährt einen rechnerischen Anteil von 2,56 € am Grundkapital. Neben Stammaktien existieren Vorzugsaktien, die mit dem Recht auf eine um 0,06 € höhere Dividende als die Stammaktien, jedoch nicht mit einem Stimmrecht ausgestattet sind.

Durch Beschluss der Hauptversammlung vom 10. Mai 2023 besteht bis zum 9. Mai 2028 ein Genehmigtes Kapital zur Ausgabe von neuen auf den Inhaber lautenden Vorzugsaktien von bis zu 228 Mio. €.

Das Gezeichnete Kapital setzt sich zusammen aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien (Vorjahr: 295.089.818) und 206.205.445 nennwertlosen Vorzugsaktien (Vorjahr: 206.205.445) und beträgt 1.283.315.873 € (Vorjahr: 1.283.315.873 €).

Die Kapitalrücklage setzt sich aus dem Aufgeld von insgesamt 14.225 Mio. € (Vorjahr: 14.225 Mio. €) aus Kapitalerhöhungen, dem Aufgeld aus der Begebung von Optionsanleihen von 219 Mio. € sowie einem Einstellungsbetrag von 107 Mio. € aufgrund der 2006 durchgeführten Kapitalherabsetzung zusammen. Es wurden keine Beträge aus der Kapitalrücklage entnommen.

DIVIDENDEN UND DIVIDENDENVORSCHLAG

Die Dividendenausschüttung der Volkswagen AG richtet sich gemäß § 58 Abs. 2 AktG nach dem im handelsrechtlichen Jahresabschluss der Volkswagen AG ausgewiesenen Bilanzgewinn. Nach dem handelsrechtlichen Abschluss der Volkswagen AG ist nach Einstellung von 1.720 Mio. € in die Gewinnrücklagen ein Bilanzgewinn von 4.526 Mio. € ausschüttungsfähig. Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, aus dem Bilanzgewinn eine Dividende in Höhe von insgesamt 4.524 Mio. €, das bedeutet 9,00 € je Stammaktie und 9,06 € je Vorzugsaktie, auszuschütten. Erst mit Beschluss der Hauptversammlung entsteht den Aktionären ein Anspruch.

Im Geschäftsjahr 2023 wurde gemäß Beschluss der Hauptversammlung der Volkswagen AG vom 10. Mai 2023 eine Dividende in Höhe von 8,70 € je Stammaktie und 8,76 € je Vorzugsaktie ausgeschüttet. Im Januar 2023 wurde zudem die auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG beschlossene Dividendenerhöhung in Höhe von 19,06 € je Stamm- und Vorzugsaktie ausgeschüttet.

HYBRIDKAPITAL

Nach IAS 32 sind die Hybridanleihen des Volkswagen Konzerns vollständig als Eigenkapital zu klassifizieren. Das aufgenommene Kapital wurde vermindert um ein Disagio sowie die Kapitalbeschaffungskosten und unter Berücksichtigung von latenten Steuern in das Eigenkapital eingestellt. Die zu leistenden Zinszahlungen an die Anleiheinhaber werden direkt im Eigenkapital erfasst. Erst mit Kündigung sind diese Hybridanleihen nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Eine Thesaurierung der Zinsen ist in Abhängigkeit einer Dividendenzahlung an die Anteilseigner der Volkswagen AG möglich.

Im Juli 2023 hat die Volkswagen AG eine über die Volkswagen International Finance N.V., Amsterdam/Niederlande, (Emittentin) im Jahr 2013 emittierte Hybridanleihe (Laufzeit: 10 Jahre) mit einem Nominalvolumen in Höhe von 750 Mio. € gekündigt. Mit Kündigung der Anleihe war diese nach IAS 32 als Fremdkapital zu klassifizieren. Das Eigenkapital und die Netto-Liquidität des Volkswagen Konzerns wurden entsprechend gekürzt. Die Rückzahlung der Hybridanleihe ist am 4. September 2023 erfolgt.

Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem am 6. September 2023 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 1.750 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 9 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 3 Mio. €.

ANTEILE VON MINDERHEITEN AM EIGENKAPITAL

Zum 31. Dezember 2023 beträgt der Anteil von Minderheiten 14.218 Mio. € (Vorjahr angepasst: 12.952 Mio. € (siehe Erläuterungen zu IFRS 17)). Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf den Porsche AG Konzern (siehe Angabe „Wesentliche Ereignisse") sowie die TRATON GROUP.

Die folgende Tabelle enthält zusammengefasste finanzielle Informationen des Porsche AG Konzerns inklusive des fortgeführten Geschäfts- oder Firmenwertes und der Zeitwertanpassungen, die zum Erwerbszeitpunkt ermittelt wurden:

Mio. €	2023	2022[2]
Anteil von Minderheiten in %[1]	24,58	24,58
Anteile von Minderheiten	12.384	11.030
Langfristige Vermögenswerte	63.261	60.383
Kurzfristige Vermögenswerte	20.040	20.154
Langfristige Schulden	19.420	18.249
Kurzfristige Schulden	13.567	16.579
Umsatzerlöse	40.530	37.637
Ergebnis nach Steuern	5.128	4.934
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–471	1.947
Dividendenausschüttung an Minderheiten	225	6
Brutto-Cashflow	8.889	8.283
Veränderung Working Capital	–1.866	–1.168
Cashflow laufendes Geschäft	7.023	7.114
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–4.322	–4.104
Netto-Cashflow	2.701	3.011

1 Der Prozentsatz enthält nur die direkten Anteile von Minderheiten.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Die folgende Tabelle enthält zusammengefasste finanzielle Informationen der TRATON GROUP inklusive des fortgeführten Geschäfts- oder Firmenwertes und der Zeitwertanpassungen, die zum Erwerbszeitpunkt ermittelt wurden:

Mio. €	2023	2022
Anteil von Minderheiten in %[1]	10,28	10,28
Anteile von Minderheiten	1.553	1.442
Langfristige Vermögenswerte	41.769	40.333
Kurzfristige Vermögenswerte	21.101	19.108
Langfristige Schulden	23.272	21.682
Kurzfristige Schulden	22.373	22.636
Umsatzerlöse	46.872	40.335
Ergebnis nach Steuern	2.448	1.136
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	–25	10
Dividendenausschüttung an Minderheiten	36	26
Brutto-Cashflow	5.263	4.042
Veränderung Working Capital	–2.680	–4.702
Cashflow laufendes Geschäft	2.583	–660
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–2.385	–1.916
Netto-Cashflow	198	–2.576

1 Der Prozentsatz enthält nur die direkten Anteile von Minderheiten.

25. Lang- und kurzfristige Finanzschulden

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	kurzfristig	langfristig	31.12.2022
Anleihen	25.272	73.885	99.157	21.284	71.835	93.119
Schuldverschreibungen	21.446	23.281	44.727	17.239	18.034	35.273
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	25.769	15.288	41.057	18.840	23.266	42.105
Einlagengeschäft	35.589	3.238	38.827	24.107	2.642	26.749
Darlehen und übrige Verbindlichkeiten	1.288	1.250	2.537	876	677	1.554
Leasingverbindlichkeiten	1.112	5.381	6.494	1.102	5.283	6.385
	110.476	**122.323**	**232.799**	**83.448**	**121.737**	**205.185**

26. Lang- und kurzfristige sonstige finanzielle Verbindlichkeiten

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	kurzfristig[1]	langfristig	31.12.2022[1]
Negative Zeitwerte aus derivativen Finanzinstrumenten	2.649	4.680	7.329	2.281	5.565	7.846
Verbindlichkeiten aus Zinsen	1.256	281	1.537	837	215	1.052
Übrige finanzielle Verbindlichkeiten	10.117	2.006	12.123	16.689	2.409	19.097
	14.022	**6.968**	**20.990**	**19.807**	**8.188**	**27.995**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Von den Übrigen kurzfristigen finanziellen Verbindlichkeiten entfiel im Vorjahr ein Betrag in Höhe von 6.750 Mio. € auf die Verpflichtung zur Zahlung einer Sonderdividende an die Anteilseigner der Volkswagen AG im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG (siehe hierzu Angabe „Wesentliche Ereignisse").

Die negativen Zeitwerte der derivativen Finanzinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Geschäfte zur Absicherung gegen		
Währungsrisiken aus Vermögenswerten durch Fair-Value-Hedges	30	12
Währungsrisiken aus Verbindlichkeiten durch Fair-Value-Hedges	81	14
Zinsrisiken durch Fair-Value-Hedges	1.793	2.596
Zinsrisiken durch Cashflow-Hedges	64	54
Währungs- und Preisrisiken aus zukünftigen Zahlungsströmen (Cashflow-Hedges)	2.443	2.801
Hedge-Geschäfte Gesamt	**4.412**	**5.477**
Verbindlichkeiten aus Derivaten ohne Hedgebeziehung	2.918	2.369
Gesamt	**7.329**	**7.846**

Im Rahmen des Portfolio-Hedging sind 110 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) negative Zeitwerte aus Geschäften zur Absicherung gegen Zinsrisiken (Fair-Value-Hedges) erfasst.

Die Gesamtposition der derivativen Finanzinstrumente wird unter der Angabe „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente" näher erläutert.

27. Lang- und kurzfristige sonstige Verbindlichkeiten

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	kurzfristig[1]	langfristig[1]	31.12.2022[1]
Erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	10.446	7.001	17.447	9.579	6.301	15.880
Verbindlichkeiten						
aus sonstigen Steuern	3.930	219	4.149	3.544	159	3.703
im Rahmen der sozialen Sicherheit	881	74	955	806	149	955
aus der Lohn- und Gehaltsabrechnung	6.789	799	7.588	6.503	878	7.381
Übrige Verbindlichkeiten	2.298	1.792	4.091	2.232	1.658	3.890
	24.345	**9.885**	**34.230**	**22.665**	**9.144**	**31.810**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Die Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen entsprechen den vertraglichen Verbindlichkeiten aus Kundenverträgen und sind Teil der erhaltenen Anzahlungen auf Bestellungen. Diese haben sich wie folgt entwickelt:

Mio. €	2023	2022
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 01.01.	**14.286**	**12.762**
Zu- und Abgänge	1.603	1.467
Änderungen Konsolidierungskreis	6	–4
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	0	2
Währungsänderungen	–143	63
Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen aus Kundenverträgen Stand am 31.12.	**15.752**	**14.286**

28. Ertragsteuerverpflichtungen

	BUCHWERT			BUCHWERT		
Mio. €	kurzfristig	langfristig	31.12.2023	kurzfristig	langfristig	31.12.2022[1]
Latente Ertragsteuerverpflichtungen	–	9.781	9.781	–	10.736	10.736
Ertragsteuerrückstellungen	1.663	4.287	5.950	2.586	4.320	6.906
Ertragsteuerverbindlichkeiten	556	–	556	726	–	726
	2.219	**14.068**	**16.287**	**3.312**	**15.056**	**18.368**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Von den Latenten Ertragsteuerverpflichtungen entfällt ein Betrag von 717 Mio. € (Vorjahr angepasst: 780 Mio. € (siehe Erläuterungen zu IFRS 17)) auf Ansatz- und Bewertungsunterschiede zwischen IFRS und Steuerbilanz, die sich innerhalb eines Jahres umkehren.

29. Rückstellungen für Pensionen und pensionsähnliche Verpflichtungen

Rückstellungen für Pensionsverpflichtungen werden aufgrund von Versorgungsplänen für Zusagen auf Alters-, Invaliden- und Hinterbliebenenleistungen gebildet. Die Leistungen des Konzerns variieren je nach rechtlichen, steuerlichen und wirtschaftlichen Gegebenheiten des jeweiligen Landes und hängen in der Regel von der Beschäftigungsdauer und dem Entgelt der Mitarbeiter ab.

Für die betriebliche Altersversorgung bestehen im Volkswagen Konzern sowohl beitragsorientierte als auch leistungsorientierte Zusagen. Bei den beitragsorientierten Zusagen (Defined Contribution Plans) zahlt das Unternehmen aufgrund gesetzlicher oder vertraglicher Bestimmungen beziehungsweise auf freiwilliger Basis Beiträge an staatliche oder private Rentenversicherungsträger. Mit Zahlung der Beiträge bestehen für den Volkswagen Konzern keine weiteren Leistungsverpflichtungen. Die laufenden Beitragszahlungen sind als Aufwand des jeweiligen Jahres ausgewiesen; sie beliefen sich im Geschäftsjahr 2023 im Volkswagen Konzern auf insgesamt 3.061 Mio. € (Vorjahr: 2.846 Mio. €). Davon wurden in Deutschland für die gesetzliche Rentenversicherung Beiträge in Höhe von 1.963 Mio. € (Vorjahr: 1.854 Mio. €) geleistet.

Bei den Leistungszusagen (Defined Benefit Plans) ist zwischen rückstellungs- und extern finanzierten Versorgungssystemen zu unterscheiden.

Die Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen werden gemäß IAS 19 nach dem international üblichen Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected-Unit-Credit-Methode) durch unabhängige Aktuare ermittelt. Dabei werden die zukünftigen Verpflichtungen auf der Grundlage der zum Bilanzstichtag anteilig erworbenen Leistungsansprüche bewertet. Bei der Bewertung werden versicherungsmathematische Annahmen für die Diskontierungssätze, die Entgelt- und Rententrends, die Fluktuationsraten, die Lebenserwartungen sowie Kostensteigerungen für die Gesundheitsfürsorge berücksichtigt, die für jede Konzerngesellschaft in Abhängigkeit der ökonomischen Rahmenbedingungen ermittelt werden. Neubewertungen ergeben sich aus Abweichungen der tatsächlichen Entwicklung gegenüber den Annahmen des Vorjahres, aus Annahmenänderungen sowie Erträgen oder Aufwendungen aus Planvermögen unter Ausschluss von Beträgen, die in den Nettozinserträgen beziehungsweise -aufwendungen enthalten sind. Diese werden in der Periode ihrer Entstehung unter Berücksichtigung latenter Steuern erfolgsneutral im Eigenkapital erfasst.

Gemeinschaftliche Pensionspläne mehrerer Arbeitgeber existieren im Volkswagen Konzern in Großbritannien, der Schweiz, Schweden und den Niederlanden. Hierbei handelt es sich um leistungsorientierte Pläne. Ein geringer Teil dieser Pensionspläne wird als beitragsorientierte Pläne bilanziert, da der Volkswagen Konzern kein Recht hat, die für eine Bilanzierung als leistungsorientierte Pläne notwendigen Informationen zu erhalten. Gemäß den Bestimmungen der gemeinschaftlichen Pläne haftet der Volkswagen Konzern nicht für die Verpflichtungen der anderen Arbeitgeber. Im Falle eines Austritts aus den Plänen oder einer Abwicklung der Pläne wird die anteilig auf den Volkswagen Konzern entfallende Vermögensüberdeckung gutgeschrieben beziehungsweise muss der auf den Volkswagen Konzern entfallende Fehlbetrag ausgeglichen werden. Bei den als beitragsorientierte Pläne bilanzierten leistungsorientierten Pensionsplänen ist der Anteil der Verpflichtungen des Volkswagen Konzerns an den Gesamtverpflichtungen gering. Es sind keine wahrscheinlichen, wesentlichen Risiken aus den gemeinschaftlichen leistungsorientierten Pensionsplänen mehrerer Arbeitgeber, die als beitragsorientierte Pläne bilanziert werden, bekannt. Die erwarteten Beiträge dieser Pläne für das Geschäftsjahr 2024 betragen 30 Mio. €.

Wegen ihres Versorgungscharakters werden insbesondere die Verpflichtungen der US-amerikanischen Konzerngesellschaften für die Krankheitskosten der Mitarbeiter nach deren Eintritt in den Ruhestand ebenfalls unter den Pensionsrückstellungen für leistungsorientierte Zusagen ausgewiesen. Für diese pensionsähnlichen Verpflichtungen wird die erwartete langfristige Kostenentwicklung der Krankheitskosten berücksichtigt. Im Geschäftsjahr 2023 wurden 40 Mio. € (Vorjahr: 33 Mio. €) als Aufwand für Krankheitskosten erfasst. Der zugehörige Bilanzwert zum 31. Dezember 2023 beträgt 550 Mio. € (Vorjahr: 637 Mio. €).

Folgende Beträge wurden für leistungsorientierte Zusagen in der Bilanz erfasst:

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Barwert der extern finanzierten Verpflichtungen	20.233	18.082
Fair Value des Planvermögens	16.381	14.880
Finanzierungsstatus (Saldo)	3.851	3.201
Barwert der nicht über Planvermögen finanzierten Verpflichtungen	25.590	24.090
Aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierter Betrag	104	191
Bilanzwerte	**29.546**	**27.483**
davon Pensionsrückstellungen	29.672	27.553
davon Sonstige Vermögenswerte	127	70

Wesentliche Versorgungsregelungen im Volkswagen Konzern

Der Volkswagen Konzern bietet seinen Mitarbeitern für die Zeit nach dem aktiven Erwerbsleben Leistungen aus einer modernen und attraktiven betrieblichen Altersversorgung. Der wesentliche Teil der Versorgungszusagen im Volkswagen Konzern besteht für nach IAS 19 als leistungsorientiert eingestufte Pensionspläne für Mitarbeiter im Inland. Der Großteil dieser Verpflichtungen ist ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanziert. Diese Pläne sind mittlerweile weitgehend für Neueintritte geschlossen. Zur Reduzierung der mit leistungsorientierten Pensionsplänen verbundenen Risiken, insbesondere Langlebigkeit, Gehaltssteigerungen sowie Inflation, wurden im Volkswagen Konzern in den vergangenen Jahren neue leistungsorientierte Pläne eingeführt, deren Leistungen über entsprechendes externes Planvermögen finanziert werden. Die genannten Risiken konnten in diesen Pensionsplänen weitgehend reduziert werden. In Zukunft wird der Anteil der über Planvermögen finanzierten Pensionsverpflichtungen an der Gesamtverpflichtung kontinuierlich steigen. Nachfolgend werden die wesentlichen Versorgungszusagen beschrieben.

AUSSCHLIEßLICH ÜBER BILANZRÜCKSTELLUNGEN FINANZIERTE INLÄNDISCHE PENSIONSPLÄNE

Bei den ausschließlich über Bilanzrückstellungen finanzierten Pensionsplänen bestehen sowohl beitragsbasierte Versorgungszusagen mit Garantien als auch endgehaltsbasierte Versorgungszusagen. Für die beitragsbasierten Versorgungszusagen wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine). Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert. Für die endgehaltsbezogenen Zusagen wird im Versorgungsfall das zugrunde zu legende Gehalt mit einem Prozentsatz multipliziert, der von der bis zum Eintritt des Versorgungsfalls abgeleisteten Dienstzeit abhängt.

Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

Das Versorgungssystem sieht lebenslang laufende Rentenzahlungen vor. Insofern tragen die Gesellschaften das Langlebigkeitsrisiko. Diesem wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Ermittlung der Verrentungsfaktoren und des Barwertes der garantierten Verpflichtung die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet werden, in denen eine zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird.

Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen dies gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung eingeführt.

ÜBER EXTERNES PLANVERMÖGEN FINANZIERTE INLÄNDISCHE PENSIONSPLÄNE

Die über externes Planvermögen finanzierten Pensionspläne basieren auf beitragsbasierten Leistungszusagen mit Garantien. Hierbei wird ein jährlicher einkommens- und statusabhängiger Versorgungsaufwand anhand von sogenannten Verrentungsfaktoren entweder in einen lebenslang zu zahlenden Rentenanspruch umgerechnet (Garantiebausteine) oder als Einmalkapital beziehungsweise in Raten ausgezahlt. Hierbei haben die Mitarbeiter teilweise die Möglichkeit, mit Entgeltumwandlungen zusätzlich Eigenvorsorge zu betreiben. Die Verrentungsfaktoren enthalten eine Garantieverzinsung. Im Versorgungsfall werden die jährlich erworbenen Rentenbausteine addiert. Der Versorgungsaufwand wird fortlaufend in ein Sondervermögen eingebracht, das vom Unternehmen unabhängig treuhänderisch verwaltet und am Kapitalmarkt angelegt wird. Sofern das Planvermögen höher ist als der mit dem Garantiezins berechnete Barwert der Verpflichtungen, werden Überschüsse zugewiesen (Überschussbausteine).

Da die treuhänderisch verwalteten Sondervermögen die Voraussetzungen von IAS 19 als Planvermögen erfüllen, ist insoweit eine Verrechnung mit den Verpflichtungen erfolgt.

Die Höhe des Pensionsvermögens unterliegt dem allgemeinen Marktrisiko. Deshalb wird die Ausrichtung und Durchführung der Kapitalanlage fortlaufend durch die Gremien der Trusts kontrolliert, in welchen auch die Gesellschaften vertreten sind. So werden beispielsweise die Grundsätze der Kapitalanlage im Rahmen von Kapitalanlagerichtlinien mit dem Ziel vorgegeben, das Marktrisiko und dessen Auswirkung auf das Planvermögen zu beschränken. Zusätzlich werden im Bedarfsfall Asset-Liability-Management-Studien durchgeführt, die sicherstellen, dass die Kapitalanlage im Einklang mit den abzusichernden Verpflichtungen steht. Derzeit ist das Sondervermögen Altersversorgung vorwiegend in Investmentfonds aus festverzinslichen Wertpapieren oder Aktien investiert. Insofern besteht hauptsächlich ein Zinsänderungs- und Aktienkursrisiko. Zur Abfederung des Marktrisikos sieht das Versorgungssystem zusätzlich vor jeder Überschusszuweisung eine Reservierung von Mitteln im Rahmen einer Schwankungsreserve vor.

Der Barwert der Verpflichtung wird als Saldo aus dem Barwert der garantierten Verpflichtung und dem Planvermögen ausgewiesen. Soweit das Planvermögen unter den Barwert der garantierten Verpflichtung sinkt, ist in diesem Umfang eine Rückstellung zu bilden. Der Barwert der garantierten Verpflichtung steigt mit fallendem Zinsniveau und unterliegt somit dem Zinsänderungsrisiko.

Im Falle der lebenslang laufenden Rentenzahlungen trägt der Volkswagen Konzern das Langlebigkeitsrisiko. Diesem wird dadurch Rechnung getragen, dass zur Ermittlung der Verrentungsfaktoren und des Barwertes der garantierten Verpflichtung die aktuellsten Generationensterbetafeln „Richttafeln Heubeck 2018 G“ verwendet werden, in denen eine zukünftige Verlängerung der Lebenserwartung bereits berücksichtigt wird. Zusätzlich erfolgt ein jährliches Risikomonitoring im Rahmen der Vermögensüberprüfung in den Trusts durch die unabhängigen Aktuare.

Um das Inflationsrisiko durch die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen in Höhe der Inflationsrate zu reduzieren, wurde bei den Versorgungszusagen, bei denen dies gesetzlich zulässig ist, eine inflationsunabhängige Rentenanpassung eingeführt.

Der Berechnung der Pensionsrückstellungen wurden die folgenden versicherungsmathematischen Annahmen zugrunde gelegt:

	DEUTSCHLAND		AUSLAND	
%	2023	2022	2023	2022
Abzinsungssatz zum 31.12.	3,29	3,69	4,61	5,00
Entgelttrend	3,39	3,23	3,77	4,41
Rententrend	2,19	2,19	2,63	2,96
Fluktuationsrate	1,20	1,20	4,46	4,43
Jährlicher Anstieg der Kosten für Gesundheitsfürsorge	–	–	5,46	5,56

Bei diesen Angaben handelt es sich um Durchschnittswerte, die anhand der Barwerte der leistungsorientierten Verpflichtung gewichtet wurden.

Hinsichtlich der Lebenserwartung werden in allen Ländern jeweils die aktuellsten Sterbetafeln berücksichtigt. Die Diskontierungssätze werden grundsätzlich auf Basis der Renditen erstrangiger Unternehmensanleihen bestimmt, deren Laufzeit und Währung den jeweiligen Verpflichtungen entsprechen. Für die Verpflichtungen der inländischen Konzerngesellschaften wurde hierbei der Index iBoxx AA Corporate Bond zugrunde gelegt. Für die ausländischen Pensionsverpflichtungen werden vergleichbare Indizes herangezogen.

Die Entgelttrends umfassen erwartete Lohn- und Gehaltssteigerungen, die auch Steigerungen aufgrund von Karriere berücksichtigen.

Die Rententrends entsprechen entweder den vertraglich festgelegten Garantierentenanpassungen oder basieren auf den in den jeweiligen Ländern gültigen Regelungen zur Rentenanpassung.

Die Fluktuationsraten basieren auf Vergangenheitserfahrungen sowie auf Zukunftserwartungen.

Im Folgenden wird die Entwicklung der für leistungsorientierte Verpflichtungen erfassten Bilanzwerte dargestellt:

Mio. €	2023	2022
Bilanzwerte am 01.01.	**27.483**	**41.376**
Laufender Dienstzeitaufwand	1.270	2.086
Nettozinsaufwand	1.007	546
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	5	–13
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	2.637	–19.630
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	–86	1.762
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge (+)/Aufwendungen (–) aus Planvermögen	619	–3.017
Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags	–93	85
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	925	902
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	–22	–15
Rentenzahlung aus Firmenvermögen	1.062	984
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	8	38
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	–22	–16
Konsolidierungskreisänderungen	0	–3
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	–
Sonstige Veränderungen	–50	105
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	–27	2
Bilanzwerte am 31.12.	**29.546**	**27.483**

Die Veränderung des aufgrund der Begrenzung von IAS 19 nicht als Vermögenswert bilanzierten Betrags enthält eine Zinskomponente, die teilweise ergebniswirksam im Finanzergebnis und teilweise ergebnisneutral direkt im Eigenkapital erfasst wurde.

Die Entwicklung des Barwerts der leistungsorientierten Pensionsverpflichtungen setzt sich wie folgt zusammen:

Mio. €	2023	2022
Barwert der Verpflichtungen am 01.01.	**42.172**	**58.555**
Laufender Dienstzeitaufwand	1.270	2.086
Aufzinsung der Verpflichtung	1.607	820
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen demographischer Annahmen	5	–13
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch Änderungen finanzieller Annahmen	2.637	–19.630
Versicherungsmathematische Gewinne (–)/Verluste (+) durch erfahrungsbedingte Anpassungen	–86	1.762
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	33	25
Rentenzahlungen aus Firmenvermögen	1.062	984
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	552	549
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	8	38
Gewinne (–) oder Verluste (+) aus Planabgeltung	–22	–16
Konsolidierungskreisänderungen	0	–3
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	–
Sonstige Veränderungen	–164	22
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	–22	59
Barwert der Verpflichtungen am 31.12.	**45.823**	**42.172**

Die versicherungsmathematischen Verluste durch Änderungen finanzieller Annahmen resultieren im Wesentlichen aus der Änderung des Abzinsungssatzes im Inland. Im Vorjahr führte der Anstieg des Abzinsungssatzes von 1,2 % auf 3,7 % zu versicherungsmathematischen Gewinnen in Höhe von 19.588 Mio. €, wohingegen sich der Anstieg des Rententrends von 1,7 % auf 2,2 % gegenläufig auswirkte und die versicherungsmathematischen Gewinne um 2.389 Mio. € reduzierte.

Veränderungen bei den maßgeblichen versicherungsmathematischen Annahmen hätten folgende Auswirkungen auf die leistungsorientierte Pensionsverpflichtung gehabt:

		31.12.2023		31.12.2022	
Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung falls		Mio. €	Veränderung in %	Mio. €	Veränderung in %
Abzinsungssatz	Um 0,5 Prozentpunkte höher	42.434	–7,40	39.172	–7,11
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	49.704	8,47	45.599	8,13
Rententrend	Um 0,5 Prozentpunkte höher	47.744	4,19	43.926	4,16
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	44.066	–3,83	40.585	–3,76
Entgelttrend	Um 0,5 Prozentpunkte höher	46.058	0,51	42.398	0,54
	Um 0,5 Prozentpunkte niedriger	45.611	–0,46	41.966	–0,49
Lebenserwartung	Um ein Jahr länger	47.175	2,95	43.461	3,05

Die dargestellten Sensitivitätsanalysen berücksichtigen jeweils die Änderung einer Annahme, wobei die übrigen Annahmen gegenüber der ursprünglichen Berechnung unverändert bleiben. Das heißt, mögliche Korrelationseffekte zwischen den einzelnen Annahmen werden dabei nicht berücksichtigt.

Zur Untersuchung der Sensitivität des Barwertes der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung gegenüber einer Veränderung der angenommenen Lebenserwartung wurden im Rahmen einer Vergleichsberechnung die angesetzten Sterbewahrscheinlichkeiten in dem Maße abgesenkt, dass die Absenkung in etwa zu einer Erhöhung der Lebenserwartung um ein Jahr führt.

Die auf Basis der Barwerte der Verpflichtung gewichtete durchschnittliche Laufzeit (Macaulay Duration) der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung beträgt 16 Jahre (Vorjahr: 16 Jahre).

Der Barwert der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung teilt sich wie folgt auf die Mitglieder des Plans auf:

Mio. €	2023	2022
Aktive Mitglieder mit Pensionsansprüchen	23.408	21.054
Mit unverfallbarem Anspruch aus dem Unternehmen ausgeschiedene Mitglieder	2.463	2.270
Rentner	19.951	18.848
	45.823	**42.172**

Nachfolgend wird das Fälligkeitsprofil der Zahlungen der leistungsorientierten Pensionsverpflichtung durch die Aufteilung des Barwerts der Verpflichtung nach Fälligkeit der zugrunde liegenden Zahlungen dargestellt:

Mio. €	2023	2022
Zahlungen fällig innerhalb des nächsten Geschäftsjahres	1.626	1.638
Zahlungen fällig innerhalb von zwei bis fünf Jahren	6.901	6.655
Zahlungen fällig in mehr als fünf Jahren	37.296	33.879
	45.823	**42.172**

Die Entwicklung des Planvermögens ist aus folgender Tabelle ersichtlich:

Mio. €	2023	2022
Fair Value des Planvermögens am 01.01.	**14.880**	**17.285**
Zinserträge aus Planvermögen – in Höhe des Rechnungszinses	600	274
Im Zinsertrag nicht erfasste Erträge (+)/Aufwendungen (–) aus Planvermögen	619	–3.017
Arbeitgeberbeiträge an das Planvermögen	925	902
Arbeitnehmerbeiträge an das Planvermögen	10	9
Rentenzahlungen aus dem Planvermögen	552	550
Gewinne (+) oder Verluste (–) aus Planabgeltung	–	–
Konsolidierungskreisänderungen	–	0
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	–
Sonstige Veränderungen	–113	–81
Währungsunterschiede aus Plänen im Ausland	11	57
Fair Value des Planvermögens am 31.12.	**16.381**	**14.880**

Aus der Anlage der Planvermögen zur Deckung der zukünftigen Pensionsverpflichtungen ergaben sich Erträge in Höhe von 1.219 Mio. € (Vorjahr: Aufwendungen in Höhe von 2.742 Mio. €).

Im nächsten Geschäftsjahr werden sich die Arbeitgeberbeiträge zum Planvermögen voraussichtlich auf 973 Mio. € (Vorjahr: 901 Mio. €) belaufen.

Das Planvermögen ist in folgende Anlagekategorien investiert:

	31.12.2023			31.12.2022		
Mio. €	Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Gesamt	Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Keine Marktpreis-notierung in einem aktiven Markt	Gesamt
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	424	–	424	591	–	591
Eigenkapitalinstrumente	324	–	324	278	–	278
Schuldinstrumente	531	4	536	518	5	523
Direktinvestitionen in Immobilien	–	224	224	0	193	193
Derivate	420	-5	415	444	29	473
Aktienfonds	5.217	2	5.219	4.593	1	4.594
Rentenfonds	6.362	87	6.449	5.522	107	5.628
Immobilienfonds	512	24	536	617	30	647
Sonstige Fonds	1.200	216	1.416	1.011	233	1.244
Sonstiges	217	621	839	105	604	709

Das Planvermögen enthält 16 Mio. € (Vorjahr: 15 Mio. €) Anlagen in Vermögenswerte und 4 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) Anlagen in Schuldinstrumente des Volkswagen Konzerns.

Folgende Beträge wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst:

Mio. €	2023	2022
Laufender Dienstzeitaufwand	1.270	2.086
Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	1.007	546
Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand (inklusive Plankürzung)	8	38
Gewinne (–)/Verluste (+) aus Planabgeltung	-22	-16
Saldo der in der Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesenen Aufwendungen (+) und Erträge (-)	**2.263**	**2.654**

Die obigen Beträge sind grundsätzlich in den Personalkosten der Funktionsbereiche enthalten; die Nettozinsen auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen werden in den Zinsaufwendungen ausgewiesen.

30. Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen

Mio. €	Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft	Kosten der Belegschaft	Prozess- und Rechtsrisiken	Übrige Rückstellungen[1]	Gesamt[1]
Stand am 01.01.2022	**26.310**	**6.837**	**5.220**	**10.103**	**48.470**
Währungsänderungen	208	18	83	127	435
Konsolidierungskreisänderungen	–1	12	–3	12	20
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	6	1	1	2	10
Verbrauch	9.009	2.633	2.781	3.618	18.042
Zuführung/Neubildung	11.528	2.830	974	6.449	21.780
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	–465	–553	–53	–76	–1.146
Auflösung	2.518	194	394	2.523	5.629
Stand am 31.12.2022	**26.046**	**6.314**	**3.045**	**10.473**	**45.878**
davon kurzfristig	12.396	3.073	1.181	7.946	24.596
davon langfristig	13.650	3.241	1.864	2.527	21.283
Stand am 01.01.2023	**26.046**	**6.314**	**3.045**	**10.473**	**45.878**
Währungsänderungen	–230	–31	–4	–93	–358
Konsolidierungskreisänderungen	–112	–7	1	–234	–352
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	–	–	–	–
Verbrauch	10.047	2.432	673	5.076	18.229
Zuführung/Neubildung	13.833	2.719	508	5.519	22.578
Umgliederungen	196	–	–	–196	–
Aufzinsungen/Effekte aus der Änderung des Abzinsungsfaktors	134	166	–1	–55	244
Auflösung	2.056	251	387	1.552	4.245
Stand am 31.12.2023	**27.764**	**6.477**	**2.489**	**8.786**	**45.517**
davon kurzfristig	13.549	3.082	1.155	6.095	23.881
davon langfristig	14.214	3.396	1.335	2.691	21.636

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

In den Verpflichtungen aus dem Absatzgeschäft sind Rückstellungen enthalten, die alle Risiken aus dem Verkauf von Fahrzeugen, Teilen und Originalteilen bis hin zur Entsorgung von Altfahrzeugen einschließen. Im Wesentlichen sind dies Gewährleistungsverpflichtungen, die unter Zugrundelegung des bisherigen beziehungsweise des geschätzten zukünftigen Schadenverlaufs ermittelt werden. Des Weiteren sind hierin Rückstellungen für aufgrund rechtlicher oder faktischer Verpflichtungen zu gewährende Rabatte, Boni und Ähnliches enthalten, die nach dem Bilanzstichtag anfallen, jedoch durch Umsätze vor dem Bilanzstichtag verursacht wurden.

Rückstellungen für Kosten der Belegschaft werden unter anderem für Jubiläumszuwendungen, Zeitguthaben, Altersteilzeit, Abfindungen und ähnliche Verpflichtungen gebildet.

Die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken umfassen neben verbliebenen Vorsorgen aus der Dieselthematik Rückstellungen für eine Vielzahl an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren, an denen die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit beteiligt sind. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden, Arbeitnehmern oder Investoren auf. Weitere Erläuterungen zu den rechtlichen Risiken befinden sich unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten".

Die Übrigen Rückstellungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken, Preisrisiken und ungewisser Verpflichtungen, die in Höhe ihres wahrscheinlichen Eintritts berücksichtigt werden. Abhängig von der jeweiligen Jurisdiktion sind darin auch Risikovorsorgen für die etwaige Nichteinhaltung von gesetzlichen Emissionsobergrenzen enthalten. Deren Bewertung erfolgte unter anderem unter Berücksichtigung des jeweiligen Absatzvolumens und der gesetzlich definierten Abgabe beziehungsweise der Kosten für den Erwerb von Emissionsrechten anderer Hersteller. Die Synergien der einzelnen Marken des Volkswagen Konzerns wurden dabei nach Möglichkeit in Form von Emissionsgemeinschaften genutzt.

In den Übrigen Rückstellungen sind zudem Vorsorgen aus dem Versicherungsgeschäft in Höhe von 944 Mio. € (Vorjahr angepasst: 892 Mio. € (siehe Erläuterungen zu IFRS 17)) enthalten.

31. Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022[1]
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen gegenüber		
Dritten	30.157	27.966
nicht konsolidierten Tochterunternehmen	210	196
Gemeinschaftsunternehmen	204	227
assoziierten Unternehmen	322	342
sonstigen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	8	7
	30.901	**28.738**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

In den Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen sind 993 Mio. € (Vorjahr: 403 Mio. €) enthalten, für die der Volkswagen Konzern Reverse Factoring Vereinbarungen abgeschlossen hat.

Im Rahmen dieser Programme können Lieferanten ihre Forderungen gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns an die das Programm anbietende Geschäftsbanken gegen einen Diskont abtreten und so frühzeitig den diskontierten Rechnungsbetrag erhalten.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns begleichen den Rechnungsbetrag zum ursprünglich vereinbarten Fälligkeitstermin an die Bank.

Sonstige Erläuterungen

32. IAS 23 (Fremdkapitalkosten)

Die aktivierten Fremdkapitalkosten beliefen sich im Geschäftsjahr auf 507 Mio. € (Vorjahr: 178 Mio. €) und entfielen im Wesentlichen auf die aktivierten Entwicklungskosten. Es wurde im Volkswagen Konzern ein Fremdkapitalkostensatz von durchschnittlich 3,4 % (Vorjahr: 2,2 %) der Aktivierung zugrunde gelegt.

33. IFRS 16 (Leasingverhältnisse)

1. Leasingnehmerbilanzierung

Der Volkswagen Konzern tritt im Wesentlichen durch die Anmietung von Büroausstattung, Immobilien und sonstigen Produktionsmitteln als Leasingnehmer auf. Die Leasingverträge werden individuell verhandelt und beinhalten eine Vielzahl an Vertragsbedingungen. Nutzungsrechte aus Leasingverträgen sind in den Posten der Bilanz mit folgenden Werten enthalten:

AUSWEIS UND ENTWICKLUNG DER NUTZUNGSRECHTE AUS LEASINGVERHÄLTNISSEN VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2023

Mio. €	Nutzungsrechte für Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Nutzungsrechte für Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungsrechte für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand am 01.01.2023	**8.758**	**62**	**911**	**9.731**
Währungsänderungen	-94	-1	-5	-100
Änderungen Konsolidierungskreis	-118	0	-10	-127
Zugänge	1.285	10	276	1.571
Umbuchungen	-14	-	0	-14
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	-	-	-
Abgänge	569	5	180	754
Stand am 31.12.2023	**9.249**	**66**	**992**	**10.308**
Abschreibungen				
Stand am 01.01.2023	**2.942**	**34**	**394**	**3.370**
Währungsänderungen	-34	-1	-3	-38
Änderungen Konsolidierungskreis	-53	0	-4	-57
Zugänge planmäßig	1.048	7	196	1.251
Zugänge außerplanmäßig	0	-	-	0
Umbuchungen	-1	-	0	-1
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	-	-	-
Abgänge	364	3	173	539
Zuschreibungen	-	-	-	-
Stand am 31.12.2023	**3.538**	**37**	**411**	**3.986**
Nettobuchwert am 31.12.2023	**5.711**	**29**	**581**	**6.322**

AUSWEIS UND ENTWICKLUNG DER NUTZUNGSRECHTE AUS LEASINGVERHÄLTNISSEN VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. DEZEMBER 2022

Mio. €	Nutzungsrechte für Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	Nutzungsrechte für Technische Anlagen und Maschinen	Nutzungsrechte für andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	Gesamt
Anschaffungs-/Herstellungskosten				
Stand am 01.01.2022	**7.962**	**63**	**816**	**8.841**
Währungsänderungen	–8	0	–3	–12
Änderungen Konsolidierungskreis	51	–	1	52
Zugänge	1.477	7	174	1.657
Umbuchungen	–32	–	–1	–32
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	7	–	–	7
Abgänge	685	7	75	768
Stand am 31.12.2022	**8.758**	**62**	**911**	**9.731**
Abschreibungen				
Stand am 01.01.2022	**2.332**	**34**	**289**	**2.656**
Währungsänderungen	–10	0	–2	–12
Änderungen Konsolidierungskreis	–1	–	0	–1
Zugänge planmäßig	1.000	7	179	1.185
Zugänge außerplanmäßig	6	–	0	6
Umbuchungen	–3	–	0	–3
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	5	–	–	5
Abgänge	362	7	72	440
Zuschreibungen	15	–	–	15
Stand am 31.12.2022	**2.942**	**34**	**394**	**3.370**
Nettobuchwert am 31.12.2022	**5.816**	**28**	**517**	**6.361**

Aus der Untervermietung von Nutzungsrechten ergaben sich im Geschäftsjahr Erträge in Höhe von 16 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €).

Der Bewertung von Nutzungsrechten aus Leasingverträgen sowie der damit verbundenen Leasingverbindlichkeit liegt eine bestmögliche Schätzung hinsichtlich der Ausübung von Verlängerungs- und Kündigungsoptionen zugrunde. Falls sich wesentliche Änderungen der Rahmenbedingungen oder des Vertrages ergeben, wird diese Einschätzung aktualisiert.

Die folgenden Tabellen zeigen die Zuordnung der Leasingverbindlichkeiten in der Bilanz und geben einen Überblick über deren vertragliche Fälligkeiten:

ZUORDNUNG DER LEASINGVERBINDLICHKEITEN ZU DEN JEWEILIGEN BILANZPOSTEN

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Langfristige Finanzschulden	5.381	5.283
Kurzfristige Finanzschulden	1.112	1.102
Buchwert der Leasingverbindlichkeiten	**6.494**	**6.385**

FÄLLIGKEITSANALYSE DER UNDISKONTIERTEN LEASINGVERBINDLICHKEITEN

	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			
Mio. €	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	Gesamt
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2023	1.339	3.804	2.779	**7.921**
Leasingverbindlichkeiten zum 31.12.2022	1.290	3.544	2.813	**7.647**

Für Leasingverbindlichkeiten sind im Geschäftsjahr Zinsaufwendungen in Höhe von 233 Mio. € (Vorjahr: 168 Mio. €) angefallen.

Für geringwertige und kurzfristige Leasingverhältnisse werden keine Nutzungsrechte aktiviert. Die Aufwendungen für die Anmietung geringwertiger Leasinggegenstände betrugen im Geschäftsjahr insgesamt 294 Mio. € (Vorjahr: 265 Mio. €). In dieser Zahl sind keine Aufwendungen für kurzfristige Leasingverhältnisse enthalten, die im Geschäftsjahr insgesamt 262 Mio. € (Vorjahr: 234 Mio. €) betrugen. Auf variable Leasingaufwendungen, die nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeiten einbezogen werden, entfallen im Geschäftsjahr 21 Mio. € (Vorjahr: 19 Mio. €).

Insgesamt ergab sich aus Leasingnehmerverhältnissen im Geschäftsjahr ein Zahlungsmittelabfluss von 1.986 Mio. € (Vorjahr: 1.832 Mio. €).

Die folgende Tabelle zeigt eine Übersicht der möglichen zukünftigen Zahlungsmittelabflüsse, die nicht bei der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten berücksichtigt wurden:

Mio. €	2023	2022
Mögliche Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von		
Variablen Leasingzahlungen	32	44
Verlängerungsoptionen	3.408	3.513
Kündigungsoptionen	23	3
Leasingverhältnissen, die noch nicht begonnen haben (vertragliche Verpflichtung)	323	249
	3.788	**3.809**

Es werden keine wesentlichen Zahlungsmittelabflüsse aufgrund von Restwertgarantien erwartet.

2. Leasinggeberbilanzierung

Der Volkswagen Konzern tritt als Leasinggeber sowohl im Rahmen des Finanzierungsleasinggeschäfts als auch des Operating-Leasinggeschäfts auf. Gegenstand dieser Geschäfte sind im Wesentlichen Kraftfahrzeuge sowie in geringem Umfang Grundstücke, Gebäude und Ausstattungsgegenstände für Handelsbetriebe.

Den Ausfallrisiken von Leasingforderungen trägt der Volkswagen Konzern durch die Bildung von Wertberichtigungen gemäß den Vorschriften des IFRS 9 in vollem Umfang Rechnung. Risiken aus den Leasingverträgen zugrundeliegenden Vermögenswerten begegnet der Volkswagen Konzern als Leasinggeber unter anderem durch die Berücksichtigung von erhaltenen Restwertgarantien für Teile des Leasingportfolios sowie durch die Berücksichtigung von zukunftsgerichteten Restwertprognosen auf Basis von internen und externen Informationen im Rahmen des Restwertmanagements. Die Restwertprognosen werden regelmäßig überprüft.

2.1 Operating-Leasing-Verhältnisse

Die im Rahmen von langfristigem Operating-Leasing Vermieteten Vermögenswerte beliefen sich zum Ende des Geschäftsjahres auf 64.726 Mio. € (Vorjahr: 59.990 Mio. €). Während 632 Mio. € (Vorjahr: 610 Mio. €) auf Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien entfallen, belaufen sich die in der Bilanz separat als Vermietete Vermögenswerte ausgewiesenen Vermögenswerte auf 64.094 Mio. € (Vorjahr: 59.380 Mio. €). Diese beinhalten im Wesentlichen Fahrzeuge in Höhe von 64.059 Mio. € (Vorjahr: 59.263 Mio. €) sowie Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken in Höhe von 35 Mio. € (Vorjahr: 109 Mio. €). Die restlichen Vermögenswerte entfallen auf Technische Anlagen und Maschinen sowie andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung. Weitere Angaben zur Wertentwicklung der Als Finanzinvestition gehaltenen Immobilien und der Vermieteten Vermögenswerte finden sich in der Angabe „Vermietete Vermögenswerte und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien".

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Operating-Leasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

ANGABE ZUM 31.12.2023

Mio. €	2024	2025	2026	2027	2028	Ab 2029	Gesamt
Leasingzahlungen	9.731	6.622	4.378	1.636	583	239	**23.189**

ANGABE ZUM 31.12.2022

Mio. €	2023	2024	2025	2026	2027	Ab 2028	Gesamt
Leasingzahlungen	8.615	5.851	3.441	1.368	464	262	**20.001**

AUFGLIEDERUNG DER ERTRÄGE AUS OPERATING-LEASING-VERHÄLTNISSEN

Mio. €	2023	2022
Leasingerträge	15.343	14.600
Erträge aus variablen Leasingzahlungen	0	1
Summe	**15.343**	**14.600**

2.2 Finanzierungsleasing-Verhältnisse

Im Geschäftsjahr ergaben sich Zinserträge aus der Nettoinvestition in die Leasingverhältnisse in Höhe von 3,3 Mrd. € (Vorjahr: 2,6 Mrd. €). Darüber hinaus ergaben sich Veräußerungsgewinne aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen in Höhe von 1,6 Mrd. € (Vorjahr: 1,2 Mrd. €).

In der folgenden Tabelle ist die Überleitung der ausstehenden Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verträgen zum Nettoinvestitionswert dargestellt:

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Nicht abgezinste Leasingzahlungen	**65.979**	**57.501**
Nicht garantierter Restbuchwert	3.499	3.466
Noch nicht erwirtschaftete Zinserträge	–6.667	–4.497
Risikovorsorge auf Leasingforderungen	–1.223	–1.611
Nettoinvestitionswert	**61.588**	**54.858**

Aus den erwarteten, ausstehenden, nicht abgezinsten Leasingzahlungen aus Finanzierungsleasing-Verhältnissen werden in den nächsten Jahren folgende Zahlungseingänge erwartet:

ANGABE ZUM 31.12.2023

Mio. €	2024	2025	2026	2027	2028	Ab 2029	Gesamt
Leasingzahlungen	22.616	17.479	15.111	9.238	921	613	**65.979**

ANGABE ZUM 31.12.2022

Mio. €	2023	2024	2025	2026	2027	Ab 2028	Gesamt
Leasingzahlungen	21.172	15.055	12.381	7.588	848	457	**57.501**

34. IFRS 7 (Finanzinstrumente)

Nachfolgende Tabelle stellt die Buchwerte der Finanzinstrumente nach Bewertungskategorien dar:

BUCHWERT DER FINANZINSTRUMENTE NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN DES IFRS 9

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022[1]
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	27.325	28.185
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente)	4.406	4.224
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Eigenkapitalinstrumente)	910	277
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	183.469	170.220
davon Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	76	570
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden	2.935	2.522
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	270.883	247.553
davon Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	15	132

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Klassen von Finanzinstrumenten

Im Volkswagen Konzern werden Finanzinstrumente in folgende Klassen eingeteilt:

- Zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente,
- Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente,
- Derivative Finanzinstrumente in Sicherungsbeziehungen,
- Keiner Bewertungskategorie zugeordnet und
- Kreditzusagen und Finanzgarantien (außerbilanziell).

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

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

Der Fair Value von Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumenten, wie Forderungen und Verbindlichkeiten, wird durch die Abzinsung unter Berücksichtigung eines risikoadäquaten und laufzeitkongruenten Marktzinses ermittelt. Aus Wesentlichkeitsgründen wird grundsätzlich der Fair Value für kurzfristige Bilanzposten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

Zur Überleitung zu den Bilanzwerten werden in der Tabelle in der Spalte „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet" auch Sachverhalte ausgewiesen, die kein Finanzinstrument darstellen.

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

In den „Zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumenten" sind auch Anteile an Personen- und Kapitalgesellschaften enthalten.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2023

	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ-INSTRUMENTE IN SICHERUNGS-BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS-KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ-POSTEN ZUM 31.12.2023
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	12.239	12.239
Sonstige Beteiligungen	1.150	–	–	–	3.281	4.431
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	89	53.066	53.389	–	41.318	94.474
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.007	5.847	5.923	2.903	–	11.757
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	437	437
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	21.849	21.849	–	0	21.849
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	45.335	45.335	–	21.028	66.381
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.927	13.517	13.517	1.509	–	16.953
Ertragsteuerforderungen	–	8	8	–	1.641	1.649
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.450	322	322	–	–	26.772
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–	43.449	43.449	–	–	43.449
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	76	76	–	114	190
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	116.941	116.782	–	5.381	122.323
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.641	2.287	2.269	3.040	–	6.968
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	109.363	109.363	–	1.112	110.476
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	30.901	30.901	–	–	30.901
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.294	11.356	11.356	1.372	–	14.022
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	18	18	–	537	556
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	15	15	–	16	31

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2022[1]

	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		DERIVATIVE FINANZ-INSTRUMENTE IN SICHERUNGS-BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS-KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ-POSTEN ZUM 31.12.2022
Mio. €	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	–	12.668	12.668
Sonstige Beteiligungen	342	–	–	–	3.147	3.489
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	178	51.557	50.721	–	35.209	86.944
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.735	5.626	5.532	3.471	–	13.832
Ertragsteuerforderungen	–	–	–	–	394	394
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	18.533	18.533	–	0	18.534
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	24	41.644	41.644	–	19.881	61.549
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.845	11.032	11.032	1.270	–	15.148
Ertragsteuerforderungen	–	10	10	–	1.721	1.732
Wertpapiere und Termingeldanlagen	24.560	12.646	12.646	–	–	37.206
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	–	29.172	29.172	–	–	29.172
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	–	570	570	–	163	733
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	–	116.455	112.101	–	5.283	121.737
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.518	2.623	2.502	4.047	–	8.188
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	–	82.346	82.346	–	1.102	83.448
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	28.738	28.738	–	–	28.738
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.004	17.372	17.372	1.430	–	19.807
Ertragsteuerverbindlichkeiten	–	17	17	–	709	726
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	–	132	132	–	26	158

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

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

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 62,3 Mrd. € (Vorjahr: 55,1 Mrd. €) und einen Fair Value von 62,2 Mrd. € (Vorjahr: 54,1 Mrd. €).

Die Ermittlung des Fair Values wird anhand einheitlicher Bewertungsmethoden sowie Bewertungsparameter vorgenommen. Die Durchführung der Fair Value Bewertung bei Finanzinstrumenten der Stufen 2 und 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben in den einzelnen Konzernbereichen durchgeführt. Die angewandten Bewertungsmethoden sind unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" erläutert. Bei den Forderungen in Stufe 3 wurde der Fair Value unter Berücksichtigung individueller Verlusterwartungen bestimmt, welche in einem wesentlichen Maße auf Annahmen des Unternehmens zur Bonität des Kontrahenten beruhen. Die berücksichtigten Parameter sind nicht auf einem aktiven Markt beobachtbar.

Eine Übersicht der zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden nach Stufen enthalten die folgenden Tabellen:

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	1.150	697	0	452
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	89	–	–	89
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.007	–	2.161	846
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	–	–	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	19	–	–	19
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.927	–	1.599	328
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.450	26.367	83	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.641	–	1.443	198
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.294	–	1.255	39

Mio. €	31.12.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	342	91	0	251
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	178	–	–	178
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	4.735	–	2.571	2.165
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1	–	–	1
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	24	–	–	24
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.845	–	2.283	562
Wertpapiere und Termingeldanlagen	24.560	24.487	73	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.518	–	1.439	79
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.004	–	982	23

FAIR VALUES DER ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	98.723	–	–	98.723
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21.849	–	21.849	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	19.439	1.143	5.897	12.399
Ertragsteuerforderungen	8	–	8	–
Wertpapiere und Termingeldanlagen	322	13	309	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	43.449	43.449	–	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	76	–	76	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	**183.867**	**44.605**	**28.139**	**111.122**
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30.901	–	30.901	–
Finanzschulden	226.146	49.058	175.706	1.382
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	13.625	748	12.592	284
Ertragsteuerverbindlichkeiten	18	–	18	–
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	15	–	15	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	**270.705**	**49.806**	**219.233**	**1.666**

Mio. €	31.12.2022[1]	Stufe 1[1]	Stufe 2[1]	Stufe 3
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	92.366	–	–	92.366
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18.533	–	18.533	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	16.564	605	5.379	10.580
Ertragsteuerforderungen	10	–	10	–
Wertpapiere und Termingeldanlagen	12.646	84	12.562	–
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	29.172	29.172	–	–
Zur Veräußerung gehaltene Vermögenswerte	570	557	13	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerte	**169.861**	**30.418**	**36.498**	**102.945**
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden				
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	28.738	–	28.738	–
Finanzschulden	194.447	47.343	145.444	1.660
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	19.874	592	18.840	442
Ertragsteuerverbindlichkeiten	17	–	17	–
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	132	132	–	–
Fair Values der Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Schulden	**243.208**	**48.067**	**193.039**	**2.102**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS“).

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2023	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.903	–	2.903	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.509	–	1.509	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	3.040	–	3.040	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.372	–	1.372	–

Mio. €	31.12.2022	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	3.471	–	3.471	–
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.270	–	1.270	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	4.047	–	4.047	–
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.430	–	1.430	–

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

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

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2023	**3.181**	**102**
Währungsänderungen	–29	2
Änderungen Konsolidierungskreis	–6	–
Gesamtergebnis	–748	141
erfolgswirksam	–752	141
erfolgsneutral	4	–
Zugänge (Zukäufe)	395	–
Realisierungen	–775	37
Umgliederung in Stufe 1	–	–
Umgliederung in Stufe 2	–283	–45
Stand am 31.12.2023	**1.734**	**237**
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	**–752**	**–117**
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–763	–129
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–773	–170
Finanzergebnis	11	12
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	0	–12

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2022	**2.119**	**303**
Währungsänderungen	53	–6
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–
Gesamtergebnis	2.027	–127
erfolgswirksam	1.999	–127
erfolgsneutral	28	–
Zugänge (Zukäufe)	167	–
Realisierungen	–601	–46
Umgliederung in Stufe 1	0	–
Umgliederung in Stufe 2	–584	–22
Stand am 31.12.2022	**3.181**	**102**
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	**1.999**	**127**
Sonstiges betriebliches Ergebnis	1.962	127
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden[1]	1.651	24
Finanzergebnis	36	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	12	–

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

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

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Warentermingeschäfte zum 31. Dezember 2023 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 217 Mio. € (Vorjahr: 291 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen. Auf das Eigenkapital würden sich darüber hinaus keine wesentlichen Effekte ergeben.

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

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2023 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. Dezember 2023 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) niedriger ausgefallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. Dezember 2023 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 491 Mio. € (Vorjahr: 470 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. Dezember 2023 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 522 Mio. € (Vorjahr: 504 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 31. Dezember 2023 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 1 Mio. € (Vorjahr: 7 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 31. Dezember 2023 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 3 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. Dezember 2023 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 10 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. Dezember 2023 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 10 Mio. € (Vorjahr: 6 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 31. Dezember 2023 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 11 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 12 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 11 Mio. € (Vorjahr: 9 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 30 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) geringer ausgefallen.

Aufrechnung von finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten

Die nachfolgenden Tabellen enthalten Angaben zu den Effekten zu Aufrechnungen in der Bilanz sowie die potenziellen finanziellen Auswirkungen einer Aufrechnung im Fall von Instrumenten, die Gegenstand einer rechtlich durchsetzbaren Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung oder einer ähnlichen Vereinbarung sind.

				BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN		
Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögens-werte	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögens-werte, die in der Bilanz ausgewiesen werden	Finanz-instrumente	Erhaltene Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2023
Derivative Finanzinstrumente	7.974	–56	7.918	–4.245	–	3.673
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	161.453	–598	160.855	–	–68	160.787
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	21.889	–39	21.850	–	–	21.850
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.772	–	26.772	–	–	26.772
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	43.449	–	43.449	–	–	43.449
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	21.970	–20	21.951	0	–	21.951

				BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN		
Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögens-werte[1]	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlichkeiten, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Vermögens-werte, die in der Bilanz ausgewiesen werden[1]	Finanz-instrumente	Erhaltene Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2022[1]
Derivative Finanzinstrumente	11.497	–36	11.461	–4.523	–37	6.901
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	149.090	–597	148.493	–	–81	148.412
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	18.573	–39	18.534	0	–	18.534
Wertpapiere und Termingeldanlagen	37.206	–	37.206	–	–	37.206
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	29.172	–	29.172	–	–	29.172
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	17.998	–127	17.871	0	–	17.871

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS“).

In den Sonstigen finanziellen Vermögenswerten sind Forderungen aus Steuerumlagen in Höhe von 8 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) enthalten.

Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlich-keiten	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögens-werte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlich-keiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Finanz-instrumente	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Gestellte Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2023
Derivative Finanzinstrumente	7.405	–76	7.329	–4.245	–24	3.059
Finanzschulden	232.798	–	232.798	–	–3.320	229.478
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30.941	–39	30.901	0	–	30.901
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	14.276	–598	13.679	–	–	13.679

Mio. €	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Verbindlich-keiten[1]	Bruttobetrag angesetzter finanzieller Vermögens-werte, die in der Bilanz saldiert werden	Nettobetrag finanzieller Verbindlich-keiten, die in der Bilanz ausgewiesen werden[1]	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Finanz-instrumente	BETRÄGE, DIE IN DER BILANZ NICHT SALDIERT WERDEN: Gestellte Sicherheiten	Nettobetrag am 31.12.2022[1]
Derivative Finanzinstrumente	8.009	–163	7.846	–4.523	–	3.323
Finanzschulden	205.185	–	205.185	–	–3.225	201.960
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	28.777	–39	28.738	0	–	28.738
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	20.763	–597	20.166	–	–	20.166

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

In der Spalte „Finanzinstrumente" werden die Beträge ausgewiesen, die Gegenstand einer Aufrechnungs-Rahmenvereinbarung sind, aber wegen Nichterfüllung der Voraussetzungen für eine Saldierung in der Bilanz nicht aufgerechnet wurden. In der Spalte „Erhaltene Sicherheiten" beziehungsweise „Gestellte Sicherheiten" sind die bezogen auf die Gesamtsumme der Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erhaltenen beziehungsweise verpfändeten Beträge von Barsicherheiten und Sicherheiten in Form von Finanzinstrumenten ausgewiesen, welche die Kriterien für eine Aufrechnung in der Bilanz nicht erfüllen.

In den Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten sind Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von 18 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €) enthalten.

Asset-Backed-Securities-Transaktionen

Zur Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts durchgeführte Asset-Backed-Securities-Transaktionen mit finanziellen Vermögenswerten in Höhe von 34,3 Mrd. € (Vorjahr: 28,0 Mrd. €) sind in den Anleihen, Schuldverschreibungen und Verbindlichkeiten aus Darlehen enthalten. Der korrespondierende Buchwert der Forderungen aus dem Kunden- und Händlerfinanzierungs- sowie dem Finanzierungsleasinggeschäft beträgt 42,4 Mrd. € (Vorjahr: 34,6 Mrd. €). Im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Transaktionen wurden insgesamt Sicherheiten in Höhe von 66,9 Mrd. € (Vorjahr: 53,1 Mrd. €) gestellt. Dabei werden die erwarteten Zahlungen an strukturierte Unternehmen abgetreten und das Sicherungseigentum an den finanzierten Fahrzeugen übertragen. Diese Asset-Backed-Securities-Transaktionen führten nicht zu einem bilanziellen Abgang der Forderungen aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft, da Delkredere- und Zahlungszeitpunktrisiken im Konzern zurückbehalten wurden. Der Unterschiedsbetrag zwischen den abgetretenen Forderungen und den dazugehörigen Verbindlichkeiten resultiert aus unterschiedlichen Konditionen sowie dem vom Volkswagen Konzern selbst gehaltenen Anteil an den verbrieften Schuldverschreibungen.

Ein Großteil der öffentlichen und privaten Asset-Backed-Securities-Transaktionen des Volkswagen Konzerns kann vorzeitig zurückgezahlt werden (sogenannter clean-up call), wenn weniger als 10 % des ursprünglichen Transaktionsvolumens ausstehen. Die abgetretenen Forderungen können kein weiteres Mal abgetreten werden oder anderweitig als Sicherheit verwendet werden. Die Ansprüche der Schuldverschreibungsinhaber sind auf die abgetretenen Forderungen begrenzt, und die Zahlungseingänge aus diesen Forderungen sind für die Tilgung der korrespondierenden Verbindlichkeit bestimmt.

Zum 31. Dezember 2023 betrug der Fair Value der abgetretenen und weiterhin bilanzierten Forderungen 41,3 Mrd. € (Vorjahr: 32,8 Mrd. €). Der Fair Value der verbundenen Verbindlichkeiten belief sich zu diesem Stichtag auf 34,0 Mrd. € (Vorjahr: 27,5 Mrd. €).

Der Konzern der Volkswagen Bank GmbH ist vertraglich verpflichtet, den in ihrem Abschluss konsolidierten strukturierten Unternehmen unter bestimmten Voraussetzungen Finanzmittel zu übertragen. Da die Forderungsübertragung auf die Zweckgesellschaft als stille Zession erfolgt, ist es möglich, dass die Forderung bereits bei der Originatorin rechtswirksam gemindert wurde, zum Beispiel wenn der Forderungsschuldner gegenüber einer Gesellschaft des Volkswagen Konzerns wirksam aufrechnet. Für die daraus entstehenden Ausgleichsansprüche gegenüber der Zweckgesellschaft ist dann eine Sicherheitsleistung zu entrichten, wenn zum Beispiel das Rating der relevanten Konzerngesellschaft auf einen vertraglich festgelegten Referenzwert sinkt.

Weitere Erläuterungen zur Gewinn- und Verlustrechnung nach IFRS 7 (Finanzinstrumente)

In der nachfolgenden Tabelle werden die Nettoergebnisse aus finanziellen Vermögenswerten und finanziellen Verbindlichkeiten nach Bewertungskategorien tabellarisch dargestellt und wesentliche Sachverhalte im Folgenden näher erläutert:

NETTOERGEBNISSE AUS FINANZINSTRUMENTEN NACH BEWERTUNGSKATEGORIEN GEMÄß IFRS 9

Mio. €	2023	2022[1]
Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente	-1.323	3.024
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	6.891	5.771
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente)	30	10
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Schulden	-9.186	-4.888
	-3.588	**3.917**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Die Nettoergebnisse der Kategorie Erfolgswirksam zum Fair Value bewertete Finanzinstrumente setzen sich im Wesentlichen aus der Fair Value Bewertung von Derivaten inklusive Zinsen und Währungsumrechnungsergebnissen zusammen.

Die Nettoergebnisse aus Erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten (Fremdkapitalinstrumente) betreffen Zinserträge auf festverzinsliche Wertpapiere.

Die Nettoergebnisse aus der Kategorie Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden umfassen im Wesentlichen die Zinserträge und Zinsaufwendungen nach der Effektivzinsmethode gemäß IFRS 9, Effekte aus der Währungsumrechnung und die Bildung von Risikovorsorgen. Die Zinsen enthalten auch die Zinserträge und -aufwendungen aus dem Kreditgeschäft des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen.

Im Folgenden werden die Gesamtzinserträge und Gesamtzinsaufwendungen aus Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Schulden getrennt von den Erfolgsneutral zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten aufgeführt:

GESAMTZINSERTRÄGE UND -AUFWENDUNGEN DER NICHT ERFOLGSWIRKSAM ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN FINANZINSTRUMENTE

Mio. €	2023	2022
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte und Schulden		
Zinserträge	11.737	8.199
Zinsaufwendungen	9.442	4.705
Erfolgsneutral zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte (Fremdkapitalinstrumente)		
Zinserträge	28	12
Zinsaufwendungen	3	0

GEWINNE UND VERLUSTE AUS DEM ABGANG VON ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETEN FINANZIELLEN VERMÖGENSWERTEN

Mio. €	2023	2022
Gewinne aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden	990	1.189
Verluste aus dem Abgang von finanziellen Vermögenswerten, die Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden	-1.390	-1.006
	-400	**182**

Im Geschäftsjahr wurden 3 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) als Aufwand und 30 Mio. € als Ertrag (Vorjahr: 23 Mio. €) für Gebühren und Provisionen aus Treuhändergeschäften sowie aus nicht zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerten und Verbindlichkeiten erfasst, die nicht im Rahmen der Effektivzinsmethode berücksichtigt werden.

35. Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden die Zahlungsströme erläutert, und zwar getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit, unabhängig von der Gliederung der Bilanz.

Ausgehend vom Ergebnis vor Steuern wird der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Das Ergebnis vor Steuern wird um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (im Wesentlichen Abschreibungen) und Erträge bereinigt. Die Sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge resultieren im Wesentlichen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten sowie Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften. Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Working Capital, in dem auch die Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen werden, ergibt sich der Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen im Sachanlagevermögen und bei Beteiligungen auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten sowie Veränderungen von Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehen.

In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen und der Tilgung von Anleihen die Zuflüsse aus Kapitalerhöhungen, der Begebung von Anleihen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden enthalten. Bezüglich der in den Kapitaleinzahlungen enthaltenen Zu- beziehungsweise Abflüsse aus der Begebung/Tilgung von Hybridkapital wird auf die Angabe „Eigenkapital" verwiesen.

Die Veränderungen der Bilanzposten, die in der Kapitalflussrechnung dargestellt werden, sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen nicht zahlungswirksam sind und ausgesondert werden.

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind im Geschäftsjahr Zahlungen für erhaltene Zinsen in Höhe von 12.567 Mio. € (Vorjahr: 8.504 Mio. €) und für gezahlte Zinsen in Höhe von 7.011 Mio. € (Vorjahr: 3.274 Mio. €) enthalten. Darüber hinaus sind im Cashflow aus laufender Geschäftstätigkeit Dividenden von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 2.450 Mio. € (Vorjahr: 2.781 Mio. €) enthalten.

An die Aktionäre der Volkswagen AG wurden Dividenden in Höhe von 10.897 Mio. € (Vorjahr: 3.772 Mio. €) gezahlt.

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	43.449	29.172
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	73	566
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	**43.522**	**29.738**

Termingeldanlagen mit einer Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten werden nicht als Zahlungsmitteläquivalente eingestuft. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der Zahlungsmittel.

Die Aufteilung der Veränderung der Finanzschulden in zahlungswirksame und zahlungsunwirksame Vorgänge ergibt sich aus folgender Tabelle:

			ZAHLUNGSUNWIRKSAME VORGÄNGE				
Mio. €	Stand am 01.01.2023	zahlungswirksame Veränderungen	Währungskurs-änderungen	Änderungen Konsolidierungs-kreis	Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	Sonstige Änderungen	Stand am 31.12.2023
Anleihen	93.119	5.158	-304	-	-	1.183	99.157
Sonstiger Kreditstand	105.808	22.812	-855	626	-112	-1.116	127.162
Leasingverbindlichkeiten[1]	6.385	-1.190	-61	1	0	1.359	6.494
Kreditstand	**205.312**	**26.780**	**-1.220**	**626**	**-112**	**1.427**	**232.813**
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-61	-36	-1	15	-	92	9
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	**205.250**	**26.744**	**-1.220**	**641**	**-112**	**1.519**	**232.822**

1 Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

			ZAHLUNGSUNWIRKSAME VORGÄNGE				
Mio. €	Stand am 01.01.2022	zahlungswirksame Veränderungen	Währungskurs-änderungen	Änderungen Konsolidierungs-kreis	Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	Sonstige Änderungen	Stand am 31.12.2022
Anleihen	98.038	-1.762	-265	-	-	-2.892	93.119
Sonstiger Kreditstand	105.929	-4.210	174	842	-10	3.082	105.808
Leasingverbindlichkeiten[1]	6.245	-1.248	14	50	-2	1.325	6.385
Kreditstand	**210.213**	**-7.220**	**-78**	**892**	**-11**	**1.516**	**205.312**
Sonstige finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten	-21	-156	19	0	-	97	-61
Finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten in der Finanzierungstätigkeit	**210.192**	**-7.376**	**-59**	**892**	**-11**	**1.613**	**205.250**

1 Die sonstigen Änderungen der Leasingverbindlichkeiten enthalten im Wesentlichen zahlungsunwirksame Zugänge von Leasingverbindlichkeiten.

36. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1. Sicherungsrichtlinien und Grundsätze des Finanzrisikomanagements

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken, welche sich aus Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Für die konzernweite Risikopolitik bestehen Richtlinien, die sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie den Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute orientieren.

Das operative Risikomanagement und Controlling für Risiken aus Finanzinstrumenten obliegt dem Bereich Konzern-Treasury. Der Konzern-Vorstandsausschuss Risikomanagement (K-VAR) wird regelmäßig über die aktuellen Finanzrisiken informiert. Darüber hinaus werden der Konzernvorstand und der Aufsichtsrat turnusmäßig über die aktuelle Risikolage unterrichtet. Die Teilkonzerne MAN Energy Solutions, Porsche AG, Porsche Holding Salzburg und TRATON GROUP sowie der Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind in Teilbereichen in das operative Risikomanagement und Controlling für Risiken aus Finanzinstrumenten durch den Bereich Konzern-Treasury einbezogen und verfügen über eigene Strukturen zur Risikosteuerung.

Zu weiteren Erläuterungen siehe Abschnitt Finanzrisiken im Risiko- und Chancenbericht des Konzernlageberichts.

2. Kredit- und Ausfallrisiko

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Ansprüche aus bilanzierten Buchwerten gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen. Das maximale Kredit- und Ausfallrisiko wird durch gehaltene Sicherheiten und sonstige Kreditverbesserungen gemindert. Die gehaltenen Sicherheiten bestehen zum überwiegenden Teil für finanzielle Vermögenswerte der Klasse „Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet". Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Sicherheiten für Forderungen aus Finanzdienstleistungen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Als Sicherheiten kommen sowohl Fahrzeuge und Sicherungsübereignungen als auch Bürgschaften und Grundpfandrechte zum Einsatz. Darüber hinaus kommen im Rahmen von Sicherungsbeziehungen Barsicherheiten zum Einsatz.

Für finanzielle Vermögenswerte der Stufe 3 und Stufe 4 mit objektiven Anzeichen einer Wertminderung zum Abschlussstichtag erfolgt durch die Sicherheiten eine Risikoabschwächung in Höhe von 1,3 Mrd. € (Vorjahr: 1,1 Mrd. €). Für die Erfolgswirksam zum Fair Value bewerteten Vermögensgegenstände liegen Sicherheiten in Höhe von 6 Mio. € (Vorjahr angepasst: 34 Mio. €) vor.

Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen in wesentlichem Umfang sowie derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Banken. Die Kredit- und Ausfallrisiken werden durch ein Limitsystem begrenzt, welches im Wesentlichen auf der Eigenkapitalausstattung der Vertragspartner und den Bonitätseinschätzungen internationaler Rating-Agenturen aufbaut. Ferner besteht ein Kredit- und Ausfallrisiko aus begebenen Finanzgarantien. Das maximale Ausfallrisiko wird durch den Garantiebetrag bestimmt. Die entsprechenden Beträge werden unter dem Liquiditätsrisiko dargestellt.

Aufgrund der weltweiten Allokation der Geschäftstätigkeit und der sich daraus ergebenden Diversifikation lagen im Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen bei einzelnen Vertragspartnern oder Vertragspartnerkonzernen vor. Gegenüber dem deutschen öffentlich-rechtlichen Bankensektor insgesamt haben sich die Verhältnisse hinsichtlich einer Konzentration der Kredit- und Ausfallrisikopositionen aus konzernweiten Geld- und Kapitalanlagen sowie derivativen Finanzinstrumenten leicht verändert: Dessen Anteil betrug zum Jahresende 2023 9,3 % verglichen mit 6,0 % zum Jahresende 2022. Das Vorliegen einer Risikokonzentration wird sowohl auf der Ebene der einzelnen Vertragspartner oder Vertragspartnerkonzerne als auch hinsichtlich der Länder, in denen diese ansässig sind, beurteilt und überwacht, jeweils anhand des Anteils der betreffenden Risikoposition an allen Kredit- und Ausfallrisikopositionen. Diese Betrachtung erfolgt exklusive der Positionen chinesischer Gesellschaften mit einem Anteilsbesitz von 50 % oder weniger.

Der Anteil der Kredit- und Ausfallrisikopositionen zum Jahresende 2023 betrug für Deutschland 18,1 % verglichen mit 15,2 % zum Jahresende 2022 und für China 17,5 % verglichen mit 14,0 % zum Jahresende 2022. Es lagen keine weiteren wesentlichen Konzentrationen der Kredit- und Ausfallrisikopositionen in einzelnen Ländern vor.

Risikovorsorge

Im Volkswagen Konzern wird einheitlich auf sämtliche finanzielle Vermögenswerte und sonstige Risikoexposure das Expected Credit Loss Modell des IFRS 9 angewendet.

Die Betrachtung des Expected Credit Loss Modell des IFRS 9 umfasst sowohl die Risikovorsorge für finanzielle Vermögenswerte ohne objektive Hinweise auf Wertminderungen als auch die Risikovorsorge für bereits wertgeminderte finanzielle Vermögenswerte. Zur Ermittlung der Wertberichtigungen unterscheidet IFRS 9 zwischen dem General Approach und dem Simplified Approach.

Die finanziellen Vermögenswerte im General Approach werden in drei Stufen sowie einer zusätzlichen Stufe für bereits bei Zugang wertgeminderte Vermögenswerte (Stufe 4) eingeteilt. Stufe 1 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die erstmalig erfasst werden oder keine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeit zeigen. In dieser Stufe werden die erwarteten Forderungsausfälle für die nächsten 12 Monate berechnet. Stufe 2 umfasst finanzielle Vermögenswerte, die eine signifikante Erhöhung der Ausfallwahrscheinlichkeiten zeigen und Stufe 3 umfasst die finanziellen Vermögenswerte, die bereits objektive Anzeichen des Ausfalls zeigen. In diesen Stufen werden die erwarteten Forderungsausfälle für die gesamte Laufzeit berechnet. Für finanzielle Vermögenswerte der Stufe 4, die bereits bei Zugang wertgemindert sind, wird in der Folgebewertung die Risikovorsorge auf Basis der kumulierten Veränderung des erwarteten Ausfalls für die gesamte Laufzeit gebildet. Ein als bereits bei Zugang wertgemindert klassifiziertes Finanzinstrument verbleibt bis zur Ausbuchung in diesem Ansatz.

Der Simplified Approach wird im Volkswagen Konzern auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen und Vertragsvermögenswerte gemäß IFRS 15 mit signifikanter Finanzierungskomponente angewendet. Gleiches gilt auch für Forderungen aus Operating- oder Finanzierungs-Leasingverträgen, die nach IFRS 16 zu bilanzieren sind. Im Simplified Approach wird der erwartete Ausfall einheitlich auf die gesamte Laufzeit des Vermögenswertes gerechnet.

In den nachfolgenden Tabellen erfolgt eine Überleitung der Risikovorsorge für unterschiedliche finanzielle Vermögenswerte beziehungsweise Finanzgarantien und Kreditzusagen:

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2023	**137.947**	**12.423**	**2.063**	**20.746**	**368**	**173.548**
Währungsumrechnungsdifferenzen	-2.068	-41	18	-170	2	-2.258
Änderungen Konsolidierungskreis	-354	-	-	184	-	-170
Veränderungen	14.054	-613	-532	2.941	-19	15.831
Modifikationen	5	1	0	-	0	6
Transfer in						
Stufe 1	3.512	-3.450	-62	-	-	0
Stufe 2	-5.756	5.834	-78	-	-	0
Stufe 3	-664	-314	978	-	-	0
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	15	-	-	1	-	16
Buchwert am 31.12.2023	**146.691**	**13.839**	**2.388**	**23.703**	**351**	**186.972**

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2023	**904**	**740**	**1.134**	**519**	**26**	**3.323**
Währungsumrechnungsdifferenzen	-15	-2	12	-1	2	-5
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-	22	-	22
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	688	-	-	242	6	936
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	-189	-174	153	8	11	-191
Transfer in						
Stufe 1	34	-99	-19	-	-	-85
Stufe 2	-118	336	-36	-	-	183
Stufe 3	-225	-71	607	-	-	311
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-217	-117	-160	-159	-11	-664
Inanspruchnahmen	-	-	-315	-21	-12	-348
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	28	41	4	18	4	96
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	-	-	-	0	-	0
Buchwert am 31.12.2023	**890**	**654**	**1.380**	**628**	**25**	**3.578**

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE[1]

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2022	**115.232**	**23.918**	**1.978**	**19.589**	**404**	**161.121**
Währungsumrechnungsdifferenzen	454	268	49	38	3	811
Änderungen Konsolidierungskreis	203	4	15	206	–	428
Veränderungen	24.875	–13.174	–634	916	–38	11.945
Modifikationen	2	0	0	0	–1	0
Transfer in						
Stufe 1	3.163	–3.116	–47	–	–	0
Stufe 2	–4.707	4.794	–87	–	–	0
Stufe 3	–532	–264	796	–	–	0
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–742	–7	–6	–2	–	–757
Buchwert am 31.12.2022	**137.947**	**12.423**	**2.063**	**20.746**	**368**	**173.548**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE[1]

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2022	**828**	**675**	**1.212**	**492**	**49**	**3.257**
Währungsumrechnungsdifferenzen	10	17	35	8	2	71
Änderungen Konsolidierungskreis	10	–	–	–17	–	–7
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	557	–	–	225	10	793
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	53	41	90	6	–27	162
Transfer in						
Stufe 1	37	–109	–34	–	–	–106
Stufe 2	–89	296	–51	–	–	156
Stufe 3	–138	–53	458	–	–	267
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	–232	–131	–205	–152	–5	–724
Inanspruchnahmen	–	–	–373	–47	–11	–431
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	23	11	8	4	9	54
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–156	–7	–5	0	–	–168
Buchwert am 31.12.2022	**904**	**740**	**1.134**	**519**	**26**	**3.323**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

VERÄNDERUNG DER AUSFALLRISIKOPOSITIONEN FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2023	**9.960**	**3.529**	**318**	**222**	**14.029**
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	20	0	0	20
Änderungen Konsolidierungskreis	-178	-	-	-	-178
Veränderungen	473	-928	-151	-130	-736
Modifikationen	-	-	-	-	-
Transfer in					
Stufe 1	36	-36	0	-	0
Stufe 2	-99	101	-1	-	0
Stufe 3	-5	-3	8	-	-
Buchwert am 31.12.2023	**10.185**	**2.683**	**174**	**92**	**13.134**

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2023	**34**	**19**	**23**	**32**	**108**
Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0	0	0	0
Änderungen Konsolidierungskreis	0	-	-	-	0
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	10	-	-	0	10
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	-4	-8	18	-21	-15
Transfer in					
Stufe 1	1	-1	-	-	0
Stufe 2	-1	1	-	-	0
Stufe 3	-3	0	6	-	3
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	-10	-1	0	-2	-14
Inanspruchnahmen	-	-	-3	-	-3
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	-	-	0	-	0
Buchwert am 31.12.2023	**27**	**10**	**44**	**10**	**90**

VERÄNDERUNG DER AUSFALLRISIKOPOSITIONEN FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2022	**12.032**	**3.858**	**312**	**228**	**16.430**
Währungsumrechnungsdifferenzen	-54	-54	0	1	-107
Änderungen Konsolidierungskreis	-108	-	-	-	-108
Veränderungen	-1.862	-314	-3	-7	-2.186
Modifikationen	-	-	-	-	-
Transfer in					
Stufe 1	92	-92	0	-	0
Stufe 2	-136	137	-1	-	0
Stufe 3	-5	-6	10	-	-
Buchwert am 31.12.2022	**9.960**	**3.529**	**318**	**222**	**14.029**

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4	Gesamt
Buchwert am 01.01.2022	**43**	**20**	**20**	**7**	**90**
Währungsumrechnungsdifferenzen	1	0	0	0	1
Änderungen Konsolidierungskreis	0	–	–	–	0
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	14	–	–	0	14
Sonstige Veränderungen innerhalb einer Stufe	2	0	0	26	28
Transfer in					
Stufe 1	0	–2	0	–	–1
Stufe 2	–1	1	–	–	1
Stufe 3	0	0	3	–	3
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	–24	–2	–1	0	–27
Inanspruchnahmen	–	–	0	0	0
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	–1	0	0	–	–1
Buchwert am 31.12.2022	**34**	**19**	**23**	**32**	**108**

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR LEASINGFORDERUNGEN UND VERTRAGLICHE VERMÖGENSWERTE

	VEREINFACHTER ANSATZ	
Mio. €	2023	2022
Buchwert am 01.01.	**57.015**	**55.515**
Währungsumrechnungsdifferenzen	374	–889
Änderungen Konsolidierungskreis	–232	294
Veränderungen	6.869	2.240
Modifikationen	8	3
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	–149
Buchwert am 31.12.	**64.035**	**57.015**

VERÄNDERUNG DER RISIKOVORSORGE FÜR LEASINGFORDERUNGEN UND VERTRAGLICHE VERMÖGENSWERTE

	VEREINFACHTER ANSATZ	
Mio. €	2023	2022
Buchwert am 01.01.	**1.713**	**1.297**
Währungsumrechnungsdifferenzen	17	–4
Änderungen Konsolidierungskreis	–162	5
Neu ausgereichte/erworbene finanzielle Vermögenswerte (Zugänge)	510	611
Sonstige Veränderungen	–224	307
Während der Periode ausgebuchte Finanzinstrumente (Abgänge)	–400	–297
Inanspruchnahmen	–82	–71
Änderungen der Modelle oder Risikoparameter	–32	14
Als Zur Veräußerung gehalten klassifiziert	–	–149
Buchwert am 31.12.	**1.341**	**1.713**

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZUM FAIR VALUE BEWERTETE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Keine Risiko-vorsorge	Gesamt
Buchwert am 01.01.2023	**1.470**	**2.768**	**–**	**–**	**–**	**28.456**	**32.694**
Währungsumrechnungsdifferenzen	–15	–	–	–	–	–43	–57
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	–	–
Veränderungen	1.230	–971	–	–	–56	–193	10
Modifikationen	–	–	–	–	–	7	7
Transfer in							
Stufe 1	–	–	–	–	–	–	–
Stufe 2	–	–	–	–	–	–	–
Stufe 3	–	–	–	–	–	–	–
Buchwert am 31.12.2023	**2.685**	**1.797**	**–**	**–**	**–56**	**28.228**	**32.654**

VERÄNDERUNG DER BRUTTOBUCHWERTE FÜR ZUM FAIR VALUE BEWERTETE VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4	Keine Risiko-vorsorge	Gesamt
Buchwert am 01.01.2022	**2.795**	**1.931**	**–**	**–**	**–**	**23.668**	**28.394**
Währungsumrechnungsdifferenzen	18	–	–	–	–	73	91
Änderungen Konsolidierungskreis	–	–	–	–	–	0	0
Veränderungen	–438	–68	–	–	–	4.715	4.209
Modifikationen	–	–	–	–	–	–	–
Transfer in							
Stufe 1	–	–	–	–	–	–	–
Stufe 2	–905	905	–	–	–	–	–
Stufe 3	–	–	–	–	–	–	–
Buchwert am 31.12.2022	**1.470**	**2.768**	**–**	**–**	**–**	**28.456**	**32.694**

Die Risikovorsorge für die Zum Fair Value bewerteten Vermögenswerte ist im Geschäftsjahr 2023 um 6 Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) in Stufe 1 angestiegen und um 2 Mio. € (Vorjahr: um 1 Mio. € angestiegen) in Stufe 2 gesunken, sodass sich ein Endbestand in Höhe von 12 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) ergibt. Diese teilen sich auf in 10 Mio. € in Stufe 1 (Vorjahr: 4 Mio. €) und 3 Mio. € in Stufe 2 (Vorjahr: 4 Mio. €).

Der vertragsrechtlich ausstehende Betrag für im laufenden Geschäftsjahr abgeschriebene finanzielle Vermögenswerte, die noch einer Vollstreckungsmaßnahme unterliegen, beläuft sich auf 270 Mio. € (Vorjahr: 304 Mio. €).

Modifikationen

Während der Berichtsperiode ergaben sich vertragliche Modifikationen finanzieller Vermögenswerte, die nicht zu einer Ausbuchung des Vermögenswertes führten. Diese resultieren im Wesentlichen aus Bonitätsänderungen und beziehen sich auf die finanziellen Vermögenswerte, deren Risikovorsorge in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste gemessen wurde. Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Leasingforderungen werden vereinfacht die bonitätsbedingten Modifikationen betrachtet, bei denen Forderungen mehr als 30 Tage überfällig sind. Vor der Modifikation bestanden fortgeführte Anschaffungskosten in Höhe von 315 Mio. € (Vorjahr: 548 Mio. €). In der Berichtsperiode ergaben sich aus den vertraglichen Änderungen insgesamt Nettoerträge/Nettoaufwendungen in Höhe von – 1 Mio. € (Vorjahr: – 2 Mio. €).

Der Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte, die seit der erstmaligen Erfassung modifiziert und gleichzeitig in der Berichtsperiode von Stufe 2 oder Stufe 3 in die Stufe 1 transferiert wurden, beträgt zum Bilanzstichtag 81 Mio. € (Vorjahr: 324 Mio. €). Folglich wurde für diese finanziellen Vermögenswerte die Bemessung der Wertberichtigung von der gesamten Vertragslaufzeit auf eine Betrachtungsperiode von 12 Monaten umgestellt.

Maximales Kreditrisiko

Die folgende Tabelle zeigt das maximale Kreditrisiko, dem der Volkswagen Konzern zum Berichtsstichtag ausgesetzt ist, unterteilt nach Klassen, auf die das Wertminderungsmodell angewendet wird:

MAXIMALES KREDITRISIKO NACH KLASSEN

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022[1]
Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	4.413	4.230
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertete finanzielle Vermögenswerte	183.392	170.220
Finanzgarantien und Kreditzusagen	13.044	13.921
Keiner Bewertungskategorie zugeordnet	62.346	55.090
Gesamt	**263.196**	**243.460**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS“).

Ratingklassen

Im Volkswagen Konzern erfolgt bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen eine Bonitätsbeurteilung des Kreditnehmers. Im Rahmen des Mengengeschäfts erfolgt dies durch Scoring-Systeme, bei Großkunden und Forderungen aus der Händlerfinanzierung kommen Ratingsysteme zum Einsatz. Die dabei mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen von Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten. In der Risikoklasse 3 sind entsprechend alle ausgefallenen Forderungen enthalten.

In der folgenden Tabelle sind die Bruttobuchwerte finanzieller Vermögenswerte nach Ratingklassen dargestellt:

BRUTTOBUCHWERTE FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE NACH RATINGKLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2023

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	143.891	9.504	–	83.823	28
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	5.485	6.132	–	2.610	54
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	2.388	1.304	214
Gesamt	**149.376**	**15.637**	**2.388**	**87.737**	**295**

BRUTTOBUCHWERTE FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE NACH RATINGKLASSEN ZUM 31. DEZEMBER 2022[1]

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Vereinfachter Ansatz	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	137.035	10.549	–	74.500	103
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	2.382	4.642	–	2.150	44
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	2.063	1.112	221
Gesamt	**139.417**	**15.191**	**2.063**	**77.762**	**368**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS“).

Weiterhin ist nachfolgend die Ausfallrisikoposition für Finanzgarantien und Kreditzusagen dargestellt:

AUSFALLRISIKO FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN ZUM 31. DEZEMBER 2023

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	10.040	2.579	–	14
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	145	104	–	3
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	174	75
Gesamt	**10.185**	**2.683**	**174**	**92**

AUSFALLRISIKO FÜR FINANZGARANTIEN UND KREDITZUSAGEN ZUM 31. DEZEMBER 2022

Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	Stufe 4
Ausfallrisiko Rating Klasse 1 (nicht ausfallgefährdete Forderungen – Normalkredite)	9.850	2.856	–	87
Ausfallrisiko Rating Klasse 2 (ausfallgefährdete Forderungen – intensivbetreute Kredite)	110	673	–	9
Ausfallrisiko Rating Klasse 3 (ausgefallene Forderungen – Abwicklungskredite)	–	–	318	126
Gesamt	**9.960**	**3.529**	**318**	**222**

Sicherheiten, die im laufenden Geschäftsjahr für finanzielle Vermögenswerte angenommen worden sind, wurden in Höhe von 303 Mio. € (Vorjahr: 205 Mio. €) bilanzwirksam erfasst. Hierbei handelte es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge.

3. Liquiditätsrisiko

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Volkswagen Konzerns wird durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve, bestätigte Kreditlinien sowie der Emission von Wertpapieren an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten abgesichert. Der Bestand an bilateralen und syndizierten bestätigten Kreditlinien beträgt zum 31. Dezember 2023 31,3 Mrd. € (Vorjahr: 27,3 Mrd. €), davon sind 0,4 Mrd. € (Vorjahr: 1,0 Mrd. €) ausgenutzt.

Über lokale Zahlungsmittel in bestimmten Ländern (zum Beispiel China, Brasilien, Argentinien, Südafrika und Indien) kann der Konzern grenzüberschreitend nur unter Beachtung geltender Devisenverkehrsbeschränkungen verfügen. Darüber hinaus bestehen keine wesentlichen Beschränkungen. Das Liquiditätsrisiko in Argentinien ist durch fortschreitende Abwertung des argentinischen Peso insbesondere im Dezember 2023 erheblich gestiegen. Weitere Abwertungen im Geschäftsjahr 2024 können nicht ausgeschlossen werden.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten, vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten:

FÄLLIGKEITSANALYSE UNDISKONTIERTER ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE AUS FINANZINSTRUMENTEN

	VEBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN				VEBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			
Mio. €	bis 1 Jahr	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	2023	bis 1 Jahr[1]	1 - 5 Jahre	über 5 Jahre	2022[1]
Finanzschulden	116.805	111.952	23.572	252.328	86.834	108.078	24.942	219.854
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	30.890	11	1	30.901	28.721	16	0	28.738
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	11.374	2.135	107	13.616	17.532	2.479	125	20.136
Derivate	81.487	88.276	10.295	180.058	79.591	87.649	10.916	178.155
Schulden im Zusammenhang mit Zur Veräußerung gehaltenen Vermögenswerten	18	0	–	19	114	25	–	139
	240.575	**202.373**	**33.974**	**476.922**	**212.792**	**198.247**	**35.983**	**447.023**

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

Die Zahlungsmittelabflüsse der Sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten enthalten Verbindlichkeiten aus Steuerumlagen in Höhe von 18 Mio. € (Vorjahr: 17 Mio. €).

Die Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. In den Zahlungsmittelabflüssen sind auch durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate berücksichtigt. Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen ein Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber, die in dieser Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Bei Berücksichtigung dieser Zahlungsmittelzuflüsse würden die dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen. Dies gilt insbesondere auch, wenn Sicherungsbeziehungen mittels Gegengeschäften geschlossen worden sind.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus Verpflichtungen aus zugesagten Darlehensvergaben und unwiderruflichen Kreditzusagen sind, unterteilt nach vertraglichen Fälligkeiten, der Angabe „Sonstige finanzielle Verpflichtungen" zu entnehmen.

Die maximal mögliche Inanspruchnahme aus Finanzgarantien beträgt zum 31. Dezember 2023 910 Mio. € (Vorjahr: 1.185 Mio. €). Finanzgarantien werden stets als sofort fällig angenommen.

4. Marktpreisrisiko

4.1 SICHERUNGSPOLITIK UND FINANZDERIVATE

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Volkswagen Konzern Währungs-, Zins-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen. Grundsätzlich werden alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen zentral durchgeführt beziehungsweise koordiniert. Ausnahmen sind unter anderem die Teilkonzerne MAN Energy Solutions, Porsche AG, Porsche Holding Salzburg, TRATON GROUP sowie der Konzernbereich Finanzdienstleistungen, aber auch einzelne Regionen wie Südamerika und China.

Angaben zu Gewinnen und Verlusten aus Fair-Value-Hedges

Im Rahmen von Fair-Value-Hedges erfolgt eine Absicherung gegen Wertänderungsrisiken bei Bilanzposten. Zum Stichtag werden sowohl Sicherungsinstrumente als auch Grundgeschäfte in Bezug auf das abgesicherte Risiko zum Fair Value bewertet, wobei die sich ergebenden Wertänderungen kompensatorisch in der entsprechenden Position der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst werden.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen (Fair-Value-Hedges) nach Risikoarten:

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS FAIR-VALUE-HEDGES

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Absicherung des Zinsrisikos		
Übriges Finanzergebnis	-10	15
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-48	-18
Absicherung des Währungsrisikos		
Übriges Finanzergebnis	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-45	-13
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos		
Übriges Finanzergebnis	-	-
Sonstiges betriebliches Ergebnis	0	0

Angaben zu Gewinnen und Verlusten aus Cashflow-Hedges

Im Zusammenhang mit der Bildung von Cashflow-Hedges werden Risiken schwankender zukünftiger Zahlungsströme abgesichert. Diese Zahlungsströme können sich aus einem bilanzierten Vermögenswert oder einer bilanzierten Verbindlichkeit ergeben, aber auch aus einer hochwahrscheinlich eintretenden Transaktion. Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen (Cashflow-Hedges) nach Risikoarten:

ANGABEN ZU GEWINNEN UND VERLUSTEN AUS CASHFLOW-HEDGES

Mio. €	2023	2022
Absicherung des Zinsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	–278	287
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	–4	–2
Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	–	–
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	4	–8
Absicherung des Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	467	–187
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	2	–2
Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	–91	–130
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	362	1.472
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	72	20
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	–	1
Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	–	–
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	–57	–40
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos		
Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting		
Im Eigenkapital erfasst	5	–
In der Gewinn- und Verlustrechnung erfasst	–	–
Reklassifizierungen aus der Cashflow-Hedge Rücklage in die Gewinn- und Verlustrechnung oder Vorräte		
Aufgrund vorzeitiger Beendigung der Sicherungsbeziehungen	–	–
Aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	1	–

In der Tabelle sind im Eigenkapital gezeigte Effekte um latente Steuern reduziert.

Der Gewinn oder Verlust aus Fair Value Änderungen von Sicherungsgeschäften innerhalb des Hedge Accounting entspricht der Basis für die Ermittlung von Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung. Als ineffektiver Anteil von Cashflow-Hedges werden die Erträge oder Aufwendungen aus Fair Value Änderungen von Sicherungsinstrumenten bezeichnet, die die Fair Value Änderungen der Grundgeschäfte übersteigen. Diese Ineffektivitäten innerhalb der Sicherungsbeziehung entstehen durch Differenzen in den Parametern zwischen dem Sicherungsinstrument und dem Grundgeschäft. Diese Erträge und Aufwendungen werden in den Sonstigen betrieblichen Erträgen/Aufwendungen beziehungsweise im Finanzergebnis erfasst.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken aus originären und derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen im Volkswagen Konzern zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Für die quantitative Risikomessung werden die Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen mittels Value-at-Risk (VaR) auf Basis einer historischen Simulation gemessen, während die Marktpreisrisiken der übrigen Konzerngesellschaften mit Hilfe einer Sensitivitätsanalyse ermittelt werden. Die Value-at-Risk-Berechnung gibt die Größenordnung eines möglichen Verlusts des Gesamtportfolios an, der mit einer Wahrscheinlichkeit von 99 % innerhalb eines Zeithorizonts von 60 Tagen nicht überschritten wird. Grundlage hierfür ist die Aufbereitung aller sich aus den originären und derivativen Finanzinstrumenten ergebenden Cashflows in einer Zinsablaufbilanz. Die bei der Ermittlung des VaR verwendeten historischen Marktdaten reichen dabei auf einen Zeitraum von vier Jahren zurück. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt.

Angaben zu Sicherungsinstrumenten im Rahmen von Hedge Accounting

Im Volkswagen Konzern werden zur Absicherung von Wertänderungen von Bilanzpositionen regelmäßig Sicherungsinstrumente abgeschlossen. Die folgende Übersicht zeigt die Nominalvolumen, Fair Values sowie Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivitäten von Sicherungsinstrumenten, die zur Absicherung von Wertänderungsrisiken im Rahmen von Fair-Value-Hedges abgeschlossen wurden:

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2023

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	52.663	366	1.773	–1.693
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisentermin- und Optionskontrakte, Währungsswaps	6.749	67	64	–31
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zinswährungsswaps	773	9	67	–55

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2022

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	58.170	868	2.596	–2.305
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisentermin- und Optionskontrakte, Währungsswaps	4.384	87	26	40
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zinswährungsswaps	140	0	–	0

Des Weiteren werden zur Absicherung des Risikos schwankender zukünftiger Zahlungsströme Sicherungsinstrumente abgeschlossen. In der folgenden Tabelle werden die Nominalvolumen, Fair Values sowie Ermittlungsgrößen zur Bestimmung der Ineffektivitäten von Sicherungsinstrumenten, die in Cashflow-Hedges abgebildet werden, aufgeführt:

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASHFLOW-HEDGES 2023

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	17.331	165	62	27
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	113.139	3.534	2.273	2.340
Devisenoptionskontrakte	14.231	208	152	31
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zinswährungsswaps	1.273	49	15	26
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos				
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps	431	15	6	9

ANGABEN ZU SICHERUNGSGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASHFLOW-HEDGES 2022

Mio. €	Nominalvolumen	Sonstige Vermögenswerte	Sonstige Verbindlichkeiten	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	15.371	509	30	419
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps	119.499	3.087	2.540	2.204
Devisenoptionskontrakte	27.342	166	268	–77
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zinswährungsswaps	1.437	23	17	1
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos				
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps	–	–	–	–

Die Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten entspricht der Fair Value Änderung der designierten Komponente.

Angaben zu Grundgeschäften im Rahmen von Hedge Accounting

Neben den Angaben zu den Sicherungsinstrumenten sind auch Angaben zu den Grundgeschäften getrennt nach Risikokategorie und Art der Designation in das Hedge Accounting anzugeben. Nachfolgend werden die im Zusammenhang von Fair-Value-Hedges gesicherten Grundgeschäfte getrennt von denen, die in Cashflow-Hedges einbezogen werden, aufgeführt:

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2023

Mio. €	Buchwert	Kumulierte Hedge Adjustments	Hedge Adjustments laufende Periode/Geschäftsjahr	Kumulierte Hedge Adjustments aus beendeten Sicherungsbeziehungen
Absicherung des Zinsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	18.196	293	225	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	–	–	–	–
Finanzschulden	37.503	–1.527	1.065	–
Absicherung des Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.169	2	2	–
Finanzschulden	856	–5	2	–
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	36	0	0	–
Finanzschulden	976	116	77	–

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON FAIR-VALUE-HEDGES 2022

Mio. €	Buchwert	Kumulierte Hedge Adjustments	Hedge Adjustments laufende Periode/Geschäftsjahr	Kumulierte Hedge Adjustments aus beendeten Sicherungsbeziehungen
Absicherung des Zinsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	14.764	–156	–156	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	–	–	–	–
Finanzschulden	34.622	–2.890	–3.061	–
Absicherung des Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	795	–5	–1	–
Finanzschulden	1.132	–7	–23	–
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	–	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	–	–	–	–
Finanzschulden	181	39	39	–

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASHFLOW-HEDGES 2023

Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	RÜCKLAGE FÜR Aktive Cashflow-Hedges	RÜCKLAGE FÜR Beendete Cashflow-Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	25	30	1
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	1	0
Summe Absicherung Zinsrisiko	25	31	1
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	2.338	2.320	26
Nicht-designierte Komponenten	–	–1.137	–24
Latente Steuern	–	–324	–1
Summe Absicherung Währungsrisiko	2.338	859	2
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	26	–7	–
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	2	–
Summe Absicherung Zins- und Währungsrisiko	26	–5	–
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos			
Designierte Komponenten	10	9	–
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–3	–
Summe Absicherung Rohstoffpreisrisiko	10	6	–

ANGABEN ZU GRUNDGESCHÄFTEN IM RAHMEN VON CASHFLOW-HEDGES 2022

Mio. €	Fair Value Änderung zur Ermittlung von Ineffektivitäten	RÜCKLAGE FÜR Aktive Cashflow-Hedges	RÜCKLAGE FÜR Beendete Cashflow-Hedges
Absicherung des Zinsrisikos			
Designierte Komponenten	424	420	0
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–114	0
Summe Absicherung Zinsrisiko	424	306	0
Absicherung des Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	2.130	1.998	–8
Nicht-designierte Komponenten	–	–1.800	–11
Latente Steuern	–	–61	6
Summe Absicherung Währungsrisiko	2.130	137	–13
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos			
Designierte Komponenten	1	–29	–
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	9	–
Summe Absicherung Zins- und Währungsrisiko	1	–20	–
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos			
Designierte Komponenten	–	–	–
Nicht-designierte Komponenten	–	–	–
Latente Steuern	–	–	–
Summe Absicherung Rohstoffpreisrisiko	–	–	–

Entwicklung der Rücklage

Im Rahmen der Bilanzierung von Cashflow-Hedges sind die designierten effektiven Anteile einer Sicherungsbeziehung erfolgsneutral im sogenannten OCI I auszuweisen. Alle darüber hinausgehenden Änderungen des Marktwerts der designierten Komponente werden als Ineffektivität erfolgswirksam erfasst.

In nachfolgenden Tabellen erfolgt eine Überleitung der Rücklage:

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR CASHFLOW-HEDGES (OCI I)

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins-Währungsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	Gesamt
Stand am 01.01.2023	**307**	**1.397**	**-20**	**-**	**1.684**
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	-278	733	72	5	533
Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	-	-137	-	-	-137
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	4	-325	-57	1	-377
Stand am 31.12.2023	**33**	**1.669**	**-5**	**6**	**1.703**

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR CASHFLOW-HEDGES (OCI I)

Mio. €	Zinsrisiko	Währungsrisiko	Zins-Währungsrisiko	Rohstoffpreisrisiko	Gesamt
Stand am 01.01.2022	**28**	**-665**	**-1**	**-**	**-637**
Gewinne oder Verluste aus effektiven Sicherungsbeziehungen	287	1.244	20	-	1.551
Reklassifizierungen aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts	-	-133	-	-	-133
Reklassifizierungen aufgrund der Realisierung des Grundgeschäfts	-8	952	-40	-	904
Stand am 31.12.2022	**307**	**1.397**	**-20**	**-**	**1.684**

Die Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts erfolgt durch vorzeitige Beendigung von Sicherungsbeziehungen. Diese werden im Wesentlichen durch die Veränderung von Planzahlen zur Umsatzerlösabsicherung erzeugt.

Fair Value Änderungen nicht designierter Komponenten eines Derivats sind grundsätzlich ebenfalls unmittelbar in der Gewinn- und Verlustrechnung zu erfassen. Als Ausnahme von diesem Grundsatz gelten die Fair Value Änderungen aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen, soweit sie sich auf das Grundgeschäft beziehen. Zudem werden im Volkswagen Konzern die Fair Value Änderungen nicht designierter Terminkomponenten bei Devisentermingeschäften und bei Währungssicherungsgeschäften im Rahmen von Cashflow-Hedges zunächst im Eigenkapital (Kosten der Sicherung) erfasst. Damit ergibt sich im Volkswagen Konzern eine sofortige erfolgswirksame Erfassung der Änderungen des Fair Values der nicht designierten Komponenten beziehungsweise Teilen hiervon nur im Falle von Ineffektivitäten.

Die nachfolgenden Tabellen zeigen eine Übersicht der sich aus den nicht designierten Anteilen von Optionen und Währungssicherungsgeschäften ergebenden Veränderungen in der Rücklage für die Kosten der Sicherung:

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR DIE KOSTEN DER SICHERUNG – NICHT DESIGNIERTE ZEITWERTE VON OPTIONEN

	WÄHRUNGSRISIKO	
Mio. €	2023	2022
Stand am 01.01.	**-87**	**-80**
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Zeitwerten von Optionen		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	17	82
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	1	1
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	46	-91
Stand am 31.12.	**-22**	**-87**

ENTWICKLUNG DER RÜCKLAGE FÜR DIE KOSTEN DER SICHERUNG – NICHT DESIGNIERTE TERMINKOMPONENTE UND CROSS CURRENCY BASIS SPREAD (CCBS)

	WÄHRUNGSRISIKO	
Mio. €	2023	2022
Stand am 01.01.	**-1.187**	**-287**
Gewinne und Verluste aus nicht designierten Terminkomponenten und CCBS		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	-283	-1.514
Reklassifizierung aufgrund geänderter Erwartungen hinsichtlich des Eintritts des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	44	2
Reklassifizierung aufgrund Realisierung des Grundgeschäfts		
Absicherung eines zeitpunktbezogenen Grundgeschäfts	641	611
Stand am 31.12.	**-785**	**-1.187**

4.2 MARKTPREISRISIKO VOLKSWAGEN KONZERN (OHNE TEILKONZERN VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN)

4.2.1 WÄHRUNGSRISIKO

Das Währungsrisiko des Volkswagen Konzerns (ohne Teilkonzern Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultiert aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen sowie der operativen Geschäftstätigkeit. Zur Begrenzung des Währungsrisikos werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Währungsswaps sowie kombinierte Zinswährungsswaps eingesetzt. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung wesentlicher Zahlungen der allgemeinen Geschäftstätigkeit, welche nicht in der funktionalen Währung der jeweiligen Konzernunternehmen erfolgen. Im Finanzierungsbereich gilt der Grundsatz der Währungskongruenz.

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken wurden Kurssicherungen im Jahr 2023, unter anderem in den Währungen australischer Dollar, brasilianischer Real, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, Hongkong-Dollar, indische Rupie, japanischer Yen, kanadischer Dollar, mexikanischer Peso, norwegische Krone, polnischer Zloty, schwedische Krone, Schweizer Franken, Singapur-Dollar, südafrikanischer Rand, südkoreanischer Won, Taiwan-Dollar, tschechische Krone, ungarischer Forint und US-Dollar abgeschlossen.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 finden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Volkswagen Konzern Finanzinstrumente eingeht.

Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen sich gegenüber den übrigen Währungen um 10 % auf- oder abgewertet hätten, ergäben sich in Bezug auf die nachfolgend genannten Währungsrelationen die folgenden Effekte auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und das Ergebnis nach Ertragsteuern. Ein Aufsummieren der einzelnen Werte ist nicht zweckmäßig, da den Ergebnissen je nach funktionaler Währung andere Szenarien zugrunde liegen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Sensitivitäten der zum 31. Dezember 2023 im Bestand befindlichen wesentlichen Währungen:

	31.12.2023		31.12.2022	
Mio. €	+10%	-10%	+10%	-10%
Währungsrelation				
EUR / USD				
Sicherungsrücklage	408	-393	497	-534
Ergebnis nach Ertragsteuern	-978	978	-731	717
EUR / GBP				
Sicherungsrücklage	1.176	-1.182	1.309	-1.317
Ergebnis nach Ertragsteuern	-93	87	-120	121
EUR / CNY				
Sicherungsrücklage	754	-644	1.299	-1.310
Ergebnis nach Ertragsteuern	-542	542	-342	342
EUR / CHF				
Sicherungsrücklage	883	-909	796	-823
Ergebnis nach Ertragsteuern	10	-10	-1	1
EUR / SEK				
Sicherungsrücklage	191	-190	171	-169
Ergebnis nach Ertragsteuern	-234	234	-67	67
EUR / BRL				
Sicherungsrücklage	54	-54	41	-41
Ergebnis nach Ertragsteuern	-219	219	-66	66
EUR / CAD				
Sicherungsrücklage	205	-205	280	-279
Ergebnis nach Ertragsteuern	-26	26	-20	20
EUR / JPY				
Sicherungsrücklage	190	-188	160	-157
Ergebnis nach Ertragsteuern	-33	33	-36	36
EUR / PLN				
Sicherungsrücklage	187	-187	-72	72
Ergebnis nach Ertragsteuern	-26	26	-37	37
EUR / AUD				
Sicherungsrücklage	169	-169	262	-262
Ergebnis nach Ertragsteuern	-44	44	-31	31
EUR / KRW				
Sicherungsrücklage	184	-179	133	-133
Ergebnis nach Ertragsteuern	-27	27	-46	45
EUR / TWD				
Sicherungsrücklage	155	-155	183	-183
Ergebnis nach Ertragsteuern	-19	19	-10	10
EUR / MXN				
Sicherungsrücklage	122	-122	73	-73
Ergebnis nach Ertragsteuern	-10	10	2	-4
EUR / INR				
Sicherungsrücklage	-96	96	-65	65
Ergebnis nach Ertragssteuern	-7	7	-13	13
CAD / USD				
Sicherungsrücklage	-91	91	-60	60
Ergebnis nach Ertragsteuern	-11	11	-8	7

4.2.2 ZINSRISIKO

Das Zinsrisiko für den Volkswagen Konzern (ohne Teilkonzern Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Zur Sicherung werden teilweise im Rahmen von Fair-Value- beziehungsweise Cashflow-Hedges und in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps sowie kombinierte Zinswährungsswaps abgeschlossen. Die Refinanzierung konzerninterner Finanzierungen erfolgt überwiegend fristenkongruent. Abweichungen vom Konzernstandard erfolgen auf Basis zentraler Limitvorgaben und unterliegen einer laufenden Überwachung.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse ermittelt. Hierbei werden Effekte der risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital, unter Berücksichtigung von Steuern, dargestellt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2023 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 21 Mio. € (Vorjahr: 20 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2023 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 22 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2023 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 362 Mio. € (Vorjahr: 143 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2023 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 382 Mio. € (Vorjahr: 149 Mio. €) höher ausgefallen.

4.2.3 ROHSTOFFPREISRISIKO

Rohstoffrisiken für den Volkswagen Konzern (ohne Teilkonzern Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultieren im Wesentlichen aus Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit von Eisen- und Nichteisenmetallen, Edelmetallen, Rohstoffbedarfen im Zusammenhang mit der Digitalisierungs- und Elektrifizierungsstrategie des Konzerns sowie Kohle, CO_2-Zertifikaten und Kautschuk.

Zur Begrenzung von Rohstoffrisiken werden sowohl Warentermingeschäfte als auch Swaps abgeschlossen.

Solche Hedge-Geschäfte sind jedoch nicht für alle Rohstoffe möglich, zum Beispiel aufgrund von geringer Marktliquidität oder aufgrund fehlender Korrelation zwischen Grund- und Sicherungsgeschäft. Ebenso wurden am Spotmarkt ausgewählte Rohstoffe erworben, die zu einer entsprechenden Bestandserhöhung geführt haben. Rohstoffpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse dargestellt. Diese zeigt den Effekt von Änderungen der Risikovariable Rohstoffpreise auf das Ergebnis nach Ertragsteuern und das Eigenkapital.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Nichteisenmetalle sowie der Kohle- und Kautschuk-Sicherungen zum 31. Dezember 2023 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 648 Mio. € (Vorjahr: 954 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Wenn die Rohstoffpreise der als Hedge Accounting bilanzierten Sicherungsgeschäfte zum 31. Dezember 2023 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 27 Mio. € höher (niedriger) ausgefallen. Zum Jahresende 2022 waren keine Sicherungsumfänge als im Hedge Accounting klassifiziert.

4.2.4 AKTIEN- UND ANLEIHEKURSRISIKO

Die aus der Überschussliquidität aufgelegten Spezialfonds sowie die zum Fair Value bewerteten Beteiligungen unterliegen insbesondere einem Aktien- und Anleihekursrisiko, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben kann. Die sich aus einer Variation der Marktzinssätze ergebenden Veränderungen der Anleihekurse werden wie die Bewertung von Währungs- und sonstigen Zinsrisiken aus den Spezialfonds sowie der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen in den Abschnitten 4.2.1 und 4.2.2 quantifiziert. Generell wird den Risiken aus Spezialfonds dadurch entgegengewirkt, dass in den Anlagerichtlinien bei der Anlage von Mitteln eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte vorgeschrieben wird. Zusätzlich sind in den Anlagerichtlinien feste Wertuntergrenzen definiert, welche mit Hilfe geeigneter Risikomanagementmaßnahmen eingehalten werden sollen. Daneben werden bei entsprechender Marktlage Kurssicherungen durchgeführt.

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung von Marktrisiken Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf den Preis von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen hierbei insbesondere Börsenkurse oder Indizes sowie Zinsänderungen als Parameter von Anleihekursen infrage.

Wenn zum 31. Dezember 2023 die Aktienkurse um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 290 Mio. € (Vorjahr: 107 Mio. €) und das Eigenkapital um 4 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2023 die Aktienkurse um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Steuern um 270 Mio. € (Vorjahr: 65 Mio. €) und das Eigenkapital um 4 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.3 MARKTPREISRISIKO TEILKONZERN VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Das Währungskursrisiko des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus von der funktionalen Währung abweichenden Vermögenswerten sowie Refinanzierungen innerhalb der operativen Geschäftstätigkeit. Das Zinsrisiko ergibt sich aus fristeninkongruenten Refinanzierungen und aus unterschiedlichen Zinselastizitäten der einzelnen Aktiv- und Passivpositionen. Diese Risiken werden durch den Abschluss von Währungs- beziehungsweise Zinssicherungsgeschäften begrenzt.

Im Rahmen der Zinssicherungsgeschäfte kommen Mikrohedges zum Einsatz. Die in diese Sicherungsstrategie einbezogenen Teile der festverzinslichen Vermögenswerte beziehungsweise Verbindlichkeiten werden entgegen der ursprünglichen Folgebewertung (fortgeführte Anschaffungskosten) zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die dadurch resultierenden Effekte in der Gewinn- und Verlustrechnung werden durch die gegenläufigen Ergebniswirkungen der Zinssicherungsgeschäfte (Swaps) kompensiert. Zur Vermeidung von Währungsrisiken werden Währungssicherungskontrakte, bestehend aus Devisentermingeschäften und Zinswährungsswaps, eingesetzt. Alle Zahlungsströme in Fremdwährung werden abgesichert.

Zum 31. Dezember 2023 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 976 Mio. € (Vorjahr: 792 Mio. €) und für das Währungsrisiko 133 Mio. € (Vorjahr: 76 Mio. €).

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen betrug 893 Mio. € (Vorjahr: 720 Mio. €).

5. Methoden zur Überwachung der Effektivität der Sicherungsbeziehungen

Mit der Einführung von IFRS 9 wird die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen im Volkswagen Konzern im Wesentlichen prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode durchgeführt. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Tests auf Ineffektivitäten in Form der Dollar-Offset-Methode. Bei der Dollar-Offset-Methode werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäfts mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäfts verglichen.

Hierzu werden die kumulierten Wertänderungen der designierten Spot-Komponente des Sicherungs- und des Grundgeschäfts gegenüberstellt. Bei Nichtvorliegen eines Critical-Terms-Match wird für die nicht designierten Komponenten analog vorgegangen.

Nominalvolumen der derivativen Finanzinstrumente

In der nachfolgenden Übersicht wird das Restlaufzeitprofil der Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente, welche nach den Regeln des Hedge Accounting im Volkswagen Konzern abgebildet werden, sowie Derivate, welche außerhalb des Hedge Accounting abgebildet werden, dargestellt:

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE 2023

	RESTLAUFZEIT			NOMINAL-VOLUMEN GESAMT
Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2023
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting				
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	14.174	50.233	5.587	69.993
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CNY	5.708	10.032	62	15.802
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps GBP	12.743	7.067	–	19.810
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	12.383	21.008	1.000	34.391
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CHF	2.790	8.726	60	11.576
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	19.346	18.877	86	38.309
Devisenoptionskontrakte				
Devisenoptionskontrakte USD	1.264	1.174	–	2.437
Devisenoptionskontrakte CNY	4.733	1.906	–	6.639
Devisenoptionskontrakte CHF	1.274	2.462	–	3.736
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	583	836	–	1.419
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zinswährungsswaps	1.174	872	–	2.046
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos				
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Aluminium	146	87	–	234
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Kupfer	43	102	–	145
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps übrige	44	8	–	52
Nominalvolumen Sonstige Derivate				
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	21.553	37.648	17.178	76.379
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	10.370	8.605	218	19.193
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	16.184	3.095	0	19.279
Devisenoptionskontrakte				
Devisenoptionskontrakte CNY	5.529	–	–	5.529
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	4.087	511	–	4.598
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zinswährungsswaps	2.298	12.293	3.406	17.997
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos				
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Aluminium	1.263	2.535	–	3.798
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Kupfer	489	1.257	–	1.746
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Nickel	1.021	2.564	218	3.803
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps übrige	522	126	–	648

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE 2022

	RESTLAUFZEIT			NOMINAL-VOLUMEN GESAMT
Mio. €	bis 1 Jahr	1 bis 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2022
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente im Hedge Accounting				
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	13.674	52.876	6.991	73.541
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps CNY	7.654	12.682	120	20.456
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps GBP	12.106	9.679	–	21.785
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	12.210	22.833	2.314	37.357
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	18.904	25.381	–	44.284
Devisenoptionskontrakte				
Devisenoptionskontrakte USD	3.484	2.772	–	6.256
Devisenoptionskontrakte CNY	7.005	8.689	–	15.694
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	1.736	3.656	–	5.392
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zinswährungsswaps	773	804	–	1.577
Nominalvolumen Sonstige Derivate				
Absicherung des Zinsrisikos				
Zinsswaps	17.835	36.775	16.380	70.991
Absicherung des Währungsrisikos				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps				
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps USD	9.060	7.431	165	16.656
Devisenterminkontrakte/Währungsswaps übrige Währungen	16.430	2.511	0	18.941
Devisenoptionskontrakte				
Devisenoptionskontrakte USD	3.549	644	–	4.193
Devisenoptionskontrakte übrige Währungen	280	212	–	492
Kombinierte Absicherung des Zins- und Währungsrisikos				
Zinswährungsswaps	5.231	8.717	3.945	17.892
Absicherung des Rohstoffpreisrisikos				
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Aluminium	979	2.390	–	3.369
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Kupfer	416	651	–	1.067
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps Nickel	840	2.048	165	3.052
Warenterminkontrakte/Rohstoffswaps übrige	380	153	–	533

Sowohl durch Gegengeschäfte geschlossene Derivate als auch die Gegengeschäfte sind in dem jeweiligen Nominalvolumen berücksichtigt. Die Gegengeschäfte kompensieren Effekte aus den ursprünglichen Sicherungsgeschäften. Ohne die Berücksichtigung der Gegengeschäfte wäre das jeweilige Nominalvolumen niedriger. Zusätzlich zu den Derivaten, die zur Devisen-, Zins- und Preissicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag Optionen und sonstige Derivate auf Eigenkapitalinstrumente im Wesentlichen im Rahmen von Fondsinvestitionen. Das Nominalvolumen mit einer Restlaufzeit unter einem Jahr betrug 19,9 Mrd. € (Vorjahr: 17,9 Mrd. €). Das Nominalvolumen mit einer Restlaufzeit von über einem Jahr belief sich auf 4,2 Mrd. € (Vorjahr: 4,2 Mrd. €) und betrifft im Wesentlichen Optionen im Zusammenhang mit dem Erwerb von Europcar.

Ebenfalls im Rahmen von Fondsinvestitionen bestanden Kreditausfallsicherungen mit einem Nominalvolumen in Höhe von 32,2 Mrd. € (Vorjahr: 17,5 Mrd. €).

Aufgrund einer Verringerung von Planzahlen wurden bestehende Cashflow-Hedge Beziehungen mit einem Nominalvolumen von 5,2 Mrd. € (Vorjahr: 2,0 Mrd. €) aufgelöst. Darüber hinaus waren aufgrund interner Risikovorgaben Sicherungsbeziehungen aufzulösen.

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cashflow-Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet. Im Rahmen von Cashflow-Hedges hat der Volkswagen Konzern zur Absicherung des Zinsrisikos den durchschnittlichen Sicherungszins von 2,93 % erzielt. Darüber hinaus haben sich zur Absicherung des Währungsrisikos für die wesentlichen Währungspaare folgende Sicherungskurse ergeben: 1,16 EUR/USD; 0,88 EUR/GBP; 7,39 EUR/CNY.

Zur Absicherung des Rohstoffpreisrisikos lagen die durchschnittlichen Sicherungskurse für Aluminium bei 2.332,15 USD/t und für Kupfer bei 8.359,11 USD/t.

Marktwerte der Derivate-Volumina werden anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden ermittelt. Folgende Zinsstrukturen wurden der Ermittlung zugrunde gelegt:

in %	EUR	AUD	CAD	CHF	CNY	CZK	GBP	JPY	SEK	USD
Zins für sechs Monate	3,6832	4,3613	4,9060	1,5800	2,3769	6,1629	5,1350	0,0176	4,1596	5,1613
Zins für ein Jahr	3,2078	4,2061	4,5750	1,3900	2,3105	6,3621	4,7450	0,0713	3,7939	4,7871
Zins für fünf Jahre	2,1805	3,9280	3,1720	1,0675	2,5700	3,5350	3,3822	0,4500	2,3870	3,5555
Zins für zehn Jahre	2,2735	4,1830	3,1250	1,1700	2,7700	3,4950	3,3000	0,8438	2,3530	3,4831

37. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement des Konzerns stellt sicher, dass die Ziele und Strategien im Interesse der Anteilseigner, seiner Mitarbeiter und der übrigen Stakeholder erreicht werden können. Insbesondere stehen die Erreichung der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Konzernbereich Automobile und die Steigerung der Eigenkapitalrendite im Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Fokus des Managements. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugutekommt.

Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, wird seit Jahren ein wertorientiertes Steuerungskonzept mit der absoluten Erfolgsgröße Wertbeitrag und der relativen Kennzahl Kapitalrendite (RoI) genutzt.

Der Wertbeitrag entspricht der Differenz zwischen dem Operativen Ergebnis nach Steuern einerseits und den Kapitalkosten des investierten Vermögens andererseits. Die Kapitalkosten berechnen sich aus der Multiplikation des vom Kapitalmarkt geforderten Kapitalkostensatzes mit dem durchschnittlichen investierten Vermögen. Das investierte Vermögen ergibt sich aus den Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen

(Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen) und der Verminderung dieser Positionen um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und erhaltene Anzahlungen). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet.

Die Kapitalrendite zeigt die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Übersteigt die Kapitalrendite den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, ergibt sich eine Wertsteigerung des investierten Vermögens beziehungsweise ein positiver Wertbeitrag. Im Konzern wird ein Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen von 9,0 % definiert, der einerseits für die Geschäftseinheiten, andererseits für die einzelnen Produkte und Produktlinien gilt. Strategisch ist der Anspruch verankert, nachhaltig eine Kapitalrendite von über 18,0 % zu erwirtschaften. Die Kapitalrendite dient somit in der operativen und strategischen Steuerung als konsistente Zielvorgabe und zur Messung der Zielerreichung für den Konzernbereich Automobile, die einzelnen Geschäftseinheiten sowie Projekte und Produkte. Für den Konzernbereich Automobile wurde im Berichtsjahr eine Kapitalrendite von 12,3 % erzielt, die über dem Mindestverzinsungsanspruch von 9,0 % liegt. Beim aktuellen Kapitalkostensatz von 8,5 % ergibt sich damit ein positiver Wertbeitrag von 4.727 Mio. €.

Aufgrund der Besonderheiten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen steht mit der Eigenkapitalrendite eine besondere Zielgröße im Mittelpunkt der Steuerung, die sich am eingesetzten Eigenkapital orientiert. Zur Ermittlung dieser Kennzahl wird das Ergebnis vor Steuern in Beziehung zum durchschnittlichen Eigenkapital gesetzt. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Stand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres ermittelt. Daneben besteht im Konzernbereich Finanzdienstleistungen das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen, Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen sowie das externe Rating durch eine adäquate Eigenkapitalausstattung zu unterstützen. Um die bankenaufsichtsrechtlichen Vorgaben stets einzuhalten, ist bei der Volkswagen Bank ein in das interne Berichtswesen integriertes Planungsverfahren eingerichtet, durch das auf Basis der tatsächlichen und der erwarteten Geschäftsentwicklung laufend der Eigenkapitalbedarf ermittelt wird. Hierdurch wurde auch im Berichtsjahr sichergestellt, dass die aufsichtsrechtlichen Mindestkapitalanforderungen sowohl auf Gruppenebene als auch auf Ebene einzelner, besonderer Eigenkapitalanforderungen unterliegender Gesellschaften immer eingehalten wurden.

Die Kapitalrendite und der Wertbeitrag im Konzernbereich Automobile sowie die Eigenkapitalrendite und die Eigenkapitalquote im Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind in folgender Tabelle dargestellt:

Mio. €	2023	2022[3]
Konzernbereich Automobile[1]		
Operatives Ergebnis nach Steuern	15.218	14.080
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	123.887	117.402
Kapitalrendite (RoI) in %	**12,3**	**12,0**
Kapitalkostensatz in %	8,5	8,3
Kapitalkosten des investierten Vermögens	10.491	9.701
Wertbeitrag[2]	**4.727**	**4.379**
Konzernbereich Finanzdienstleistungen		
Ergebnis vor Steuern	3.775	5.595
Durchschnittliches Eigenkapital	42.991	39.773
Eigenkapitalrendite vor Steuern in %	**8,8**	**14,1**
Eigenkapitalquote in %	**14,8**	**16,1**

1 Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen; ohne Berücksichtigung der Ergebnis- und Vermögenseffekte aus der Kaufpreisallokation.
2 Der Wertbeitrag entspricht dem Economic Value Added (EVA®). EVA® ist ein eingetragenes Warenzeichen der Unternehmensberatungsgesellschaft Stern Value Management.
3 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

38. Eventualverbindlichkeiten

Mio. €	31.12.2023	31.12.2022
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	548	521
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	65	73
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten	8	11
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	9.771	10.000
	10.392	**10.604**

Bei Verbindlichkeiten aus Bürgschaften verpflichtet sich der Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen, sofern die Garantienehmer ihre Verpflichtungen nicht erfüllen.

Die Sonstigen Eventualverbindlichkeiten umfassen insbesondere mögliche Belastungen aus steuer- und zollrechtlichen Sachverhalten sowie Rechtsstreitigkeiten und Verfahren im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden, Arbeitnehmern und Anlegern. Die im Zusammenhang mit der Dieselthematik bestehenden Eventualverbindlichkeiten betragen dabei insgesamt 4,0 Mrd. € (Vorjahr: 4,2 Mrd. €), wobei 3,8 Mrd. € (Vorjahr: 3,6 Mrd. €) auf Anlegerklagen in Deutschland entfallen. Enthalten sind darüber hinaus bestimmte Umfänge von im Zusammenhang mit der Dieselthematik stehenden Sammel- und Strafverfahren/Ordnungswidrigkeiten, soweit sie bewertbar sind. Ein Teil dieser Verfahren befindet sich noch in einem sehr frühen Stadium, so dass bisher die Anspruchsgrundlagen teilweise durch die Kläger nicht spezifiziert wurden und/oder die Anzahl der Kläger beziehungsweise die geltend gemachten Beträge nicht hinreichend konkret feststehen. Diese Verfahren waren, soweit sie die Definition einer Eventualverbindlichkeit erfüllen, in der Regel mangels Bewertbarkeit nicht anzugeben.

Daneben sind in den Sonstigen Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 0,6 Mrd. € mögliche Belastungen aus Risiken enthalten, die aus Steuerverfahren der brasilianischen Finanzverwaltung gegen Volkswagen Truck & Bus (vormals: MAN Latin America) resultieren.

Die US-Verkehrssicherheitsbehörde NHTSA (National Highway Traffic Safety Administration) hat seit 2016 weitere Ausweitungen der Rückrufe für diverse Modelle unterschiedlicher Hersteller, in denen bestimmte Airbags der Firma Takata verbaut wurden, verkündet. Daneben wurden auch Rückrufe in einzelnen Ländern von den lokalen Behörden gefordert. Von den Rückrufen sind auch Modelle des Volkswagen Konzerns betroffen. Hierfür wurden entsprechende Rückstellungen gebildet. Es kann derzeit nicht ausgeschlossen werden, dass es zu weiteren Ausweitungen kommen könnte, die auch Modelle des Volkswagen Konzerns betreffen werden. Weitere Angaben gemäß IAS 37.86 können für den Sachverhalt derzeit aufgrund der noch andauernden technischen Untersuchungen und behördlichen Abstimmungen nicht angegeben werden.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen. Weitere Informationen finden sich in der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

39. Rechtsstreitigkeiten

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie unmittelbar oder mittelbar Anteile hält, sind national und international an einer Vielzahl von Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren treten unter anderem im Zusammenhang mit Produkten oder Dienstleistungen oder im Verhältnis zu Arbeitnehmern, Behörden, Händlern, Investoren, Kunden, Lieferanten oder sonstigen Vertragspartnern auf. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungen wie zum Beispiel Bußgelder sowie andere Verpflichtungen und Folgen ergeben. Insbesondere können erhebliche Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein und kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden. Dabei ist es häufig nicht oder nur sehr eingeschränkt möglich, die objektiv drohenden Auswirkungen konkret einzuschätzen.

Weltweit sind, insbesondere in den USA, verschiedene Verfahren anhängig, in denen Kunden vermeintliche produktbezogene Ansprüche einzeln oder im Wege von Sammelklagen geltend machen. Diese Ansprüche werden regelmäßig mit behaupteten Mängeln an Fahrzeugen – einschließlich der dem Volkswagen Konzern zugelieferten Fahrzeugteile – begründet.

Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von gesetzlichen beziehungsweise regulatorischen Anforderungen ergeben. Dies gilt insbesondere auch im Falle von Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch Volkswagen und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann.

Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns stehen im Rahmen ihrer Geschäftstätigkeit in kontinuierlichem Austausch mit Behörden, unter anderem mit dem Kraftfahrt-Bundesamt (KBA). Wie Behörden gewisse tatsächliche und rechtliche Fragestellungen im Einzelfall bewerten werden, kann nicht mit Sicherheit vorhergesagt werden. Daher kann auch letztlich nicht ausgeschlossen werden, dass insbesondere bestimmte Fahrzeugeigenschaften und/oder Typgenehmigungsaspekte bemängelt oder als unzulässig bewertet werden könnten. Dies ist grundsätzlich eine Frage der konkreten behördlichen Bewertung im Einzelfall.

Eine vergleichbare Herausforderung ergibt sich aus dem Spannungsverhältnis zwischen divergierenden nationalen beziehungsweise internationalen gesetzlichen oder regulatorischen Vorgaben hinsichtlich der Verpflichtung zur Übermittlung von Informationen oder Dokumenten auf der einen und nationalen beziehungsweise internationalen datenschutzrechtlichen Vorgaben auf der anderen Seite. Um Rechtsverstöße trotz der teils unklaren Rechtslage bestmöglich auszuschließen, wird Volkswagen von externen Kanzleien zu diesen Fragestellungen beraten.

Ferner können Rechtsverfahren aus Forderungen nach umfangreicheren Klimaschutzleistungen oder im Zusammenhang mit angeblich unvollständigen Angaben zu den Auswirkungen des Klimawandels resultieren. Der Volkswagen Konzern begegnet dem Risiko unter anderem durch Zertifizierung seiner selbst gesetzten Dekarbonisierungsziele mittels unabhängiger und international anerkannter Organisationen und durch konsequente Ausrichtung seiner nichtfinanziellen Berichterstattung an gesetzlichen Anforderungen und denen des Kapitalmarkts.

Risiken können sich auch aus Verfahren ergeben, in denen die Verletzung geistiger Eigentumsrechte einschließlich Patente, Marken oder anderer Drittrechte vor allem in Deutschland, vor dem Einheitlichen Patentgericht und in den USA geltend gemacht werden. Sollte der Vorwurf erhoben oder die Feststellung getroffen werden, Volkswagen habe geistige Eigentumsrechte Dritter verletzt, könnte Volkswagen etwa zur Leistung von Schadensersatz, Änderung von Fertigungsverfahren, Umgestaltung von Produkten oder Unterlassung des Vertriebs bestimmter Produkte verpflichtet werden, was Liefer- und Produktionsbeschränkungen oder -unterbrechungen zur Folge haben kann.

Des Weiteren können sich aus kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance-Managementsystem niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen. Für bekannte und entsprechend bewertbare Risiken wurden auf Basis des derzeitigen Kenntnisstands, soweit erforderlich, angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet beziehungsweise Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätz-

bar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl wesentliche Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt beispielsweise hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieselthematik.

Im Rahmen der berichteten Rechtsverfahren genannte Beträge bezeichnen, wenn nicht ausdrücklich anders beschrieben, nur die jeweilige Hauptforderung. Nebenforderungen, wie zum Beispiel etwaige Zinsen und Prozesskosten, werden grundsätzlich nicht berücksichtigt.

DIESELTHEMATIK

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency – EPA) eine „Notice of Violation" und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. In diesem Zusammenhang informierte die Volkswagen AG darüber, dass bei Dieselmotoren des Typs EA 189 auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden und dieser Motortyp weltweit in rund elf Millionen Fahrzeugen verbaut worden sei. Am 2. November 2015 gab die EPA mit einer „Notice of Violation" bekannt, dass auch bei der Software von US-Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Typs V6 mit 3.0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden.

Die sogenannte Dieselthematik hatte ihren Ursprung in einer – nach Rechtsauffassung der Volkswagen AG nur nach US-amerikanischem Recht unzulässigen – Veränderung von Teilen der Software der betreffenden Motorsteuerungseinheiten für das seinerzeit von der Volkswagen AG entwickelte Dieselaggregat EA 189. Diese Softwarefunktion wurde ab 2006 ohne Wissen der Vorstandsebene entwickelt und implementiert. Vorstandsmitglieder hatten bis zum Sommer 2015 keine Kenntnis von der Entwicklung und Implementierung dieser Softwarefunktion erlangt.

Auch gibt es keine Erkenntnisse, dass den für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen im Nachgang zur Veröffentlichung der Studie des International Council on Clean Transportation im Mai 2014 ein nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device" als Ursache der hohen NO_x-Emissionen bei bestimmten US-Fahrzeugen mit 2.0 l Dieselmotoren des Typs EA 189 offengelegt wurde. Vielmehr war die Erwartung der für die Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014 verantwortlichen Personen zum Zeitpunkt der Aufstellung des Jahres- und Konzernabschlusses 2014, dass die Thematik mit vergleichsweise geringem Aufwand zu beheben sei. Im Laufe des Sommers 2015 wurde für einzelne Mitglieder des Vorstands der Volkswagen AG sukzessive erkennbar, dass die Auffälligkeiten in den USA durch eine Veränderung von Teilen der Motorsteuerungssoftware verursacht wurden, welche später als nach US-amerikanischem Recht unzulässiges „Defeat Device" identifiziert wurde. Dies mündete in der Offenlegung eines „Defeat Device" durch Volkswagen gegenüber der EPA und dem California Air Resources Board (CARB) – einer Einheit der Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien – am 3. September 2015. Die in der Folge zu erwartenden Kosten für den Volkswagen Konzern (Rückrufkosten, Nachrüstungskosten und Strafzahlungen) bewegten sich nach damaliger Einschätzung der verantwortlichen, mit der Sache befassten Personen nicht in einem grundlegend anderen Umfang als in früheren Fällen, in die andere Fahrzeughersteller involviert waren, und erschienen deshalb mit Blick auf die Geschäftstätigkeit des Volkswagen Konzerns insgesamt beherrschbar. Diese Beurteilung der Volkswagen AG fußte unter anderem auf der Beratung einer in den USA für Zulassungsfragen beauftragten Anwaltssozietät, wonach ähnlich gelagerte Fälle in der Vergangenheit mit den US-Behörden einvernehmlich gelöst werden konnten. Die am 18. September 2015 erfolgte Veröffentlichung der „Notice of Violation" durch die EPA, die für den Vorstand vor allem zu diesem Zeitpunkt unerwartet kam, ließ die Lage sodann völlig anders erscheinen.

Auch die seinerzeit amtierenden Vorstandsmitglieder der AUDI AG haben erklärt, dass sie bis zur „Notice of Violation" durch die EPA im November 2015 keine Kenntnis von dem Einsatz einer nach US-amerikanischem Recht unzulässigen „Defeat Device Software" in 3.0 l TDI-Motoren des Typs V6 hatten.

Innerhalb des Volkswagen Konzerns trägt die Volkswagen AG die Entwicklungsverantwortung für die Vierzylinder-Dieselmotoren und die AUDI AG trägt die Entwicklungsverantwortung für die Sechs- und Achtzylinder-Dieselmotoren.

Als Folge der Dieselthematik wurden in verschiedenen Ländern zahlreiche gerichtliche und behördliche Verfahren eingeleitet. Zwischenzeitlich ist es Volkswagen gelungen, wesentliche Fortschritte zu erzielen und zahlreiche Verfahren zu beenden. In den USA erzielten die Volkswagen AG und bestimmte verbundene Unternehmen Vergleichsvereinbarungen mit verschiedenen Regierungsbehörden sowie mit diversen Privatklägern, die in einer im US-Bundesstaat Kalifornien anhängigen „Multidistrict Litigation" durch ein sogenanntes Steuerungskomitee (Plaintiffs' Steering Committee) vertreten waren. Bei diesen Vereinbarungen handelt es sich unter anderem um diverse Partial Consent Decrees sowie ein Plea Agreement, mit denen bestimmte zivilrechtliche Ansprüche sowie strafrechtliche Forderungen nach US-amerikanischem Bundesrecht und dem Recht einzelner Bundesstaaten im Zusammenhang mit der Dieselthematik beigelegt wurden. Obwohl Volkswagen fest zur Erfüllung der sich aus diesen Vereinbarungen ergebenden Verpflichtungen entschlossen ist, ist eine Verletzung dieser Verpflichtungen nicht vollständig auszuschließen. Eine etwaige Verletzung könnte nach Maßgabe der Vereinbarungen signifikante Strafen nach sich ziehen sowie gegebenenfalls weitere Geldbußen, strafrechtliche Sanktionen und Unterlassungsverpflichtungen.

Der Volkswagen Konzern stellt weltweit für nahezu alle Dieselfahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 in Abstimmung mit den jeweils zuständigen Behörden technische Maßnahmen zur Verfügung. Das KBA hat für sämtliche Cluster (Fahrzeuggruppen) innerhalb seiner Zuständigkeit festgestellt, dass mit der Umsetzung der technischen Maßnahmen keine nachteiligen Veränderungen hinsichtlich des Kraftstoffverbrauchs, der CO_2-Emissionen, der Motorleistung, des maximalen Drehmoments und der Geräuschemissionen verbunden sind.

Anknüpfend an die Untersuchungen der AUDI AG von relevanten Dieselkonzepten auf etwaige Unregelmäßigkeiten und Nachrüstungspotenziale hat das KBA von der AUDI AG vorgeschlagene Maßnahmen in verschiedenen Rückrufbescheiden zu Fahrzeugmodellen mit V6 und V8 TDI-Motoren aufgegriffen und angeordnet. Die AUDI AG geht weiterhin von insgesamt überschaubaren Kosten für das seit Juli 2017 laufende überwiegend softwarebasierte Nachrüstprogramm inklusive des auf Rückrufen basierenden Umfangs aus und hat eine entsprechende bilanzielle Risikovorsorge gebildet. Seitens der AUDI AG wurden inzwischen für viele betroffene Aggregate Softwareupdates entwickelt und nach erfolgter Freigabe durch das KBA bereits in einem Großteil der Fahrzeuge der betroffenen Kunden umgesetzt. Für die wenigen noch ausstehenden Softwareupdates wird eine Freigabe vom KBA noch erwartet.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich im Zusammenhang mit der Dieselthematik im Wesentlichen in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)
In einigen Ländern sind strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren und/oder Verwaltungsverfahren eröffnet worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von den Staatsanwaltschaften in Braunschweig und München ermittelt.

Im Januar 2021 stellte das Landgericht Braunschweig das Strafverfahren wegen des Vorwurfs der Marktmanipulation im Hinblick auf kapitalmarktrechtliche Informationspflichten im Zusammenhang mit der Dieselthematik gegen einen ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes vorläufig und das entsprechende Ordnungswidrigkeitenverfahren betreffend die Volkswagen AG endgültig ein. Auf Antrag der Staatsanwaltschaft Braunschweig nahm das Landgericht Braunschweig im Dezember 2023 das Verfahren gegen den ehemaligen Vorsitzenden des Vorstandes wieder auf. Dieses Verfahren wird fortgeführt; ein Termin für den Beginn der Hauptverhandlung wurde vom Landgericht Braunschweig noch nicht bestimmt.

Im September 2020 ließ das Landgericht Braunschweig die Anklage gegen denselben ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend Motoren des Typs EA 189 zu. Das Verfahren gegen diesen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG wurde zwischenzeitlich abgetrennt. Die Verhandlung gegen die weiteren Angeklagten begann im September 2021.

Die Staatsanwaltschaft Braunschweig führte Ermittlungen wegen des Verdachts des Betrugs im Zusammenhang mit Motoren des Typs EA 288. Das Verfahren gegen die beschuldigten Mitarbeiter sowie die Volkswagen AG wurde Ende 2022 beziehungsweise Anfang 2023 gegen drei Beschuldigte gegen Zahlung einer Geldauflage endgültig und gegen vier Beschuldigte vorläufig eingestellt.

Das Landgericht München II hatte im Juni 2020 die Anklage der Staatsanwaltschaft München II auch gegen einen ehemaligen Vorstandsvorsitzenden der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren im Wesentlichen unverändert zur Hauptverhandlung zugelassen und das Hauptverfahren eröffnet. Die Hauptverhandlung vor dem Landgericht München II wurde im Juni 2023 abgeschlossen und der ehemalige Vorstandsvorsitzende der AUDI AG wie auch die weiteren beiden Angeklagten wurden zu Freiheitsstrafen verurteilt, deren Vollstreckung jeweils zur Bewährung ausgesetzt wurde. Als Bewährungsauflagen wurden unter anderem Geldauflagen festgesetzt. Das Urteil ist nicht rechtskräftig. Alle drei Angeklagten legten Revision ein. Die Staatsanwaltschaft legte hinsichtlich des Urteils gegen einen Angeklagten ebenfalls Revision ein. Gegen einen weiteren ehemals Angeklagten hatte das Landgericht München II das Verfahren im April 2023 gegen Zahlung einer Geldauflage eingestellt.

Im August 2020 erhob die Staatsanwaltschaft München II eine weitere Anklage auch gegen drei ehemalige Vorstandsmitglieder der AUDI AG unter anderem wegen des Vorwurfs des Betrugs im Zusammenhang mit der Dieselthematik betreffend 3.0 l und 4.2 l TDI-Motoren. Über deren Zulassung hat das Landgericht München II noch nicht entschieden.

Das KBA als zuständige Typgenehmigungsbehörde untersucht zudem fortlaufend Fahrzeugmodelle der Marken Audi, Volkswagen und Porsche auf kritische Funktionen. Sofern das KBA bestimmte Funktionen als unzulässig betrachtet, werden die betroffenen Fahrzeuge im Wege einer angeordneten Maßnahme zurückgerufen oder deren Konformität in einer freiwilligen Serviceaktion wieder hergestellt.

Der Europäische Gerichtshof (EuGH) entschied mit Urteilen aus Juli und November 2022, dass ein sogenanntes Thermofenster (eine temperaturabhängige Abgasrückführung) im Bereich zwischen 15°C und 33°C Außentemperatur eine Abschalteinrichtung darstellt. In diesem Zusammenhang entwickelte der EuGH ein neues, ungeschriebenes Kriterium, wonach ein Thermofenster, selbst wenn es dazu dient, plötzliche und außergewöhnliche Schäden zu verhindern, dann unzulässig ist, soweit es den „überwiegenden Teil eines Jahres unter den im Unionsgebiet herrschenden tatsächlichen Fahrbedingungen" aktiv ist. Das KBA leitete in Bezug auf bestimmte Motoren des Typs EA 896 der ersten und zweiten Generation, die in bestimmten älteren Fahrzeugmodellen eingesetzt wurden, sowie in Bezug auf einzelne Fahrzeugmodelle mit Motoren des Typs EA 189 formelle Verwaltungsverfahren ein. Im Juli und Oktober 2023 erließ das KBA zwei Bescheide gegen die AUDI AG, in denen es feststellte, dass die ursprünglich integrierte Version der Thermofenster in einigen der betroffenen Fahrzeuge das neue verkehrstechnische EuGH-Kriterium nicht erfüllt. Die AUDI AG hat gegen beide Bescheide Widerspruch eingelegt, sodass die Bescheide nicht bestandskräftig sind. Das KBA erließ entsprechende Bescheide im Dezember 2023 gegen die Porsche AG und im Januar 2024 gegen die Volkswagen AG. Die Porsche AG und die Volkswagen AG legten Widerspruch gegen den jeweiligen Bescheid ein. Der Volkswagen Konzern hatte bereits zuvor damit begonnen, Softwareupdates zur Anpassung des Thermofensters an das neue verkehrstechnische Kriterium des EuGH auszurollen, und setzt dies weiter fort.

Das Verwaltungsgericht Schleswig gab Ende Februar 2023 einer Klage der Deutschen Umwelthilfe (DUH) gegen das KBA erstinstanzlich statt und hob den Freigabebescheid für ein Softwareupdate für bestimmte ältere Modelle des Golf Plus auf, soweit dieser das Thermofenster, die Höhenkorrektur und die Taxischaltung als zulässigen Abschalteinrichtungen einstufte. Mit Höhenkorrektur wird eine höhenabhängige Abgasrückführung bezeichnet. Unter Taxischaltung ist eine von der Zeitspanne eines im Leerlauf betriebenen Fahrzeugs abhängige Abgasrückführung zu verstehen. Die Volkswagen AG ist Beigeladene in dem Verfahren. Die Volkswagen AG und das KBA legten Ende April 2023 Berufung gegen das Urteil des Verwaltungsgerichts Schleswig ein. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig. Die DUH reichte beim Verwaltungsgericht Schleswig zwei weitere Klagen ein. Die erste Klage richtet sich gegen Freigabebescheide für weitere mit Motoren des Typs EA 189 sowie mit ausgewählten V-TDI-Motoren ausgestattete Fahrzeuge der Marken Audi und Porsche, die zweite Klage richtet sich gegen sämtliche Euro-5 und Euro-6b/c Dieselfahrzeuge des Konzerns. Im ersten Verfahren übertrug das Verwaltungsgericht Schleswig in einem Urteil aus Januar 2024 seine Ausgangsentscheidung vom Februar 2023 auf weitere Fahrzeuge mit Motoren des

Typs EA 189 und hob die Freigabebescheide des KBA für diese Fahrzeuge auf. Gegen das Urteil wurden die Berufung sowie die Sprungrevision zugelassen. Die Entscheidung ist damit nicht rechtskräftig.

Zudem laufen im Zusammenhang mit der Dieselthematik international weitere Verwaltungsverfahren. Die Gesellschaften des Volkswagen Konzerns kooperieren mit den staatlichen Behörden.

Darüber hinaus können sich Risiken aus möglichen Entscheidungen des Europäischen Gerichtshofs zu der Auslegung der EU-Typgenehmigungsvorschriften ergeben.

Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe aus Straf- und Verwaltungsverfahren am Ende Geldbußen oder sonstige Konsequenzen für das Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung mit nicht über 50 % ein. Für diese Fälle wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Wahrscheinlichkeit einer Sanktionierung nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurde.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden oder die Geltendmachung von Regressansprüchen von Importeuren und Händlern gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Dabei gibt es neben der Möglichkeit individueller Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen auch unterschiedliche Formen von Sammelverfahren, das heißt der kollektiven oder stellvertretenden Geltendmachung von Individualansprüchen. Des Weiteren besteht in einigen Märkten die Möglichkeit, dass Verbraucher- und/oder Umweltverbände vermeintliche Unterlassungs-, Feststellungs- oder Schadensersatzansprüche geltend machen.

Sammelverfahren von Kunden sowie Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden waren im Berichtsjahr gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Belgien, Brasilien, Deutschland, England und Wales sowie Frankreich, Italien, den Niederlanden, Portugal und Südafrika anhängig. Mit ihnen wurden unter anderem behauptete Schadensersatzansprüche geltend gemacht. Insbesondere waren die nachfolgenden Verfahren anhängig:

In Belgien ist eine Sammelklage der belgischen Verbraucherorganisation Test Aankoop VZW anhängig, mit der diese die Rückzahlung des Kaufpreises oder hilfsweise die Zahlung von Schadensersatz begehrt und für die der Opt-Out-Mechanismus für anwendbar erklärt wurde. Aufgrund des Opt-Out-Mechanismus sind potenziell alle Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189 erfasst, die nach dem 1. September 2014 von Verbrauchern im belgischen Markt erworben wurden, es sei denn, es wird aktiv der Austritt aus der Sammelklage erklärt. Im Juli 2023 erging in der Sammelklage ein erstinstanzliches Urteil, mit dem die Volkswagen AG zur Zahlung von 5 % des Kaufpreises beziehungsweise 5 % der Differenz zwischen Kaufpreis und Wiederverkaufspreis verurteilt wurde, wenn ein Verbraucher ein Fahrzeug mit dem Motortyp EA 189 zwischen 1. September 2014 und 22. September 2015 erworben hat, er das Softwareupdate nicht aufgespielt hat und relevante Unterlagen zum Nachweis vorlegen kann. Das Urteil ist nicht rechtskräftig.

In Brasilien sind zwei verbraucherrechtliche Sammelklagen anhängig. Im ersten Sammelklageverfahren, das sich auf rund 17 Tsd. Amarok-Fahrzeuge bezieht, erging im Mai 2019 ein Berufungsurteil, mit dem die Schadensersatzverpflichtung von Volkswagen do Brasil deutlich auf zunächst rund 172 Mio. BRL reduziert wurde. Im August 2022 wurde die Revision von Volkswagen do Brasil gegen dieses Urteil durch den Superior Court of Justice teilweise zurückgewiesen. Auf das von Volkswagen do Brasil dagegen eingelegte Rechtsmittel hin hob der Superior Court of Justice die eigene Entscheidung vollumfänglich wieder auf. Das Verfahren wurde bezüglich Teilaspekten an das Berufungsgericht zurückverwiesen. Volkswagen do Brasil hat die Möglichkeit, neues Beweismaterial einzuführen. Das Urteil ist vollstreckbar, aber weiterhin nicht rechtskräftig. In der zweiten Sammelklage, die rund 67 Tsd. Amarok-Fahrzeuge einer späteren Generation betrifft, wies das Berufungsgericht im Juni 2023 das Rechtsmittel der Klägerin gegen das klageabweisende erstinstanzliche Urteil aus Oktober 2021 zurück. Die Klägerin legte daraufhin Revision beim Superior Court of Justice ein.

Die financialright GmbH hatte ursprünglich vor mehreren deutschen Gerichten rund 45 Tsd. an sie abgetretene Ansprüche von Kunden aus Deutschland, Slowenien und der Schweiz gegen Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gebündelt geltend gemacht; zwischenzeitlich bestätigte der Bundesgerichtshof (BGH) die Zulässigkeit des Geschäftsmodells der financialright GmbH. Nach zahlreichen Antragsrücknahmen sind derzeit noch rund 9 Tsd. Ansprüche streitgegenständlich. Für den Fall, dass werthaltige Ansprüche erneut außergerichtlich oder gerichtlich geltend gemacht werden, wurden Rückstellungen gebildet.

In England und Wales wurden Ende 2021 Klagen gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services (UK) Limited und andere Unternehmen des Volkswagen Konzerns im Zusammenhang mit bestimmten Dieselfahrzeugen, die seit 2009 in England, Wales und Nordirland geleast oder verkauft wurden und verschiedene andere Dieselmotoren betreffen, bei Gericht eingereicht. Diese Klagen befinden sich in einem sehr frühen Verfahrensstadium. Die vollständige Klagebegründung wurde bisher keiner Konzerngesellschaft förmlich zugestellt und eine Reihe von Forderungen der Kläger ist noch nicht im Einzelnen konkretisiert.

In Frankreich ist eine Sammelklage der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG anhängig. Es handelt sich um eine Opt-In-Sammelklage, CLCV macht hauptsächlich die Rückabwicklung ohne Nutzungsersatz, hilfsweise Schadensersatz von 20-30% des Kaufpreises geltend.

In Italien erging im Juli 2021 ein klagestattgebendes erstinstanzliches Urteil in der Sammelklage des Verbraucherverbands Altroconsumo stellvertretend für italienische Kunden vor dem Regionalgericht Venedig, wonach die Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia rund 63 Tsd. Verbrauchern Schadensersatz in Höhe von insgesamt rund 185 Mio. € zu zahlen haben. Auf die Berufung der Volkswagen AG und Volkswagen Group Italia hin wurde das Urteil überwiegend aufgehoben. Danach erhalten die wirksam zur Sammelklage angemeldeten Verbraucher jeweils lediglich 300 € pro Kopf.

In den Niederlanden ist eine auf Feststellung gerichtete Sammelklage der Stichting Volkswagen Car Claim mit Opt-Out-Mechanismus für bis zu 201 Tsd. Kunden anhängig. Im Juli 2021 erging ein teilweise stattgebendes erstinstanzliches Feststellungsurteil. Nach Auffassung des Gerichts haben die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften in Bezug auf die ursprüngliche Motorsteuerungssoftware unrechtmäßig gehandelt. Zudem stellte das Gericht fest, dass Verbrauchern gegenüber den beklagten Händlern ein Anspruch auf Minderung des Kaufpreises zusteht. Aus dem Feststellungsurteil resultieren keine konkreten Zahlungsverpflichtungen. Mögliche individuelle Ansprüche müssten im Anschluss in einem separaten Prozess durchgesetzt werden. Die Volkswagen AG und die anderen beklagten Konzerngesellschaften legten gegen das Urteil Berufung ein. Darüber hinaus ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage der Diesel Emissions Justice Foundation (DEJF) mit Opt-Out-Mechanismus für niederländische Verbraucher anhängig, die unter anderem Fahrzeuge des Motortyps EA 189 betrifft. Im März 2022 erließ das Gericht in erster Instanz ein Zwischenurteil und stellte darin fest, dass das neue Sammelklageregime, wonach nicht nur die Feststellung von Ansprüchen, sondern auch die Zahlung von Schadensersatz geltend gemacht werden kann, auf dieses Verfahren nicht anwendbar sei. Zudem sei das Gericht in Amsterdam für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande nicht zuständig. Nachdem die DEJF ihre ursprünglich unbeschränkte Berufung gegen das Urteil im Berichtsjahr ausschließlich auf die Anwendbarkeit des neuen Sammelklageregimes beschränkte, ist die Entscheidung des Gerichts in Bezug auf seine Unzuständigkeit für Klagen von Verbrauchern außerhalb der Niederlande final und bindend. Das Gericht setzte das übrige Verfahren in erster Instanz bis zu einer Entscheidung des Berufungsgerichts aus.

In Portugal war eine Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus durch eine portugiesische Verbraucherorganisation anhängig, die potenziell bis zu circa 70 Tsd. Fahrzeuge des Motortyps EA 189 von der Sammelklage betraf. Im Juli 2023 wies der Supreme Court die Sammelklage mangels Klagebefugnis der klagenden Verbraucherorganisation als unzulässig ab. Das Urteil ist seit September 2023 rechtskräftig.

In Südafrika ist eine auf Zahlung von Schadensersatz gerichtete Sammelklage mit Opt-Out-Mechanismus anhängig, die rund 80 Tsd. Fahrzeuge, unter anderem des Motortyps EA 189 betrifft.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind.

In Deutschland sind derzeit rund 25 Tsd. meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung gerichtete Einzelklagen im Zusammenhang mit verschiedenen Dieselmotortypen gegen die Volkswagen AG oder andere Konzerngesellschaften anhängig.

Der BGH klärte im Jahr 2020 in mehreren Grundsatzurteilen wesentliche Rechtsfragen für die noch anhängigen Verfahren betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189. Der BGH entschied, dass Käufer eines vor Bekanntwerden der Dieselthematik erworbenen Fahrzeugs gegen Anrechnung des gezogenen Nutzungsvorteils und Fahrzeugrückgabe an die Volkswagen AG Erstattung des gezahlten Kaufpreises verlangen können. Keine deliktsrechtlichen Schadensersatzansprüche bestanden hingegen, wenn Käufer das Fahrzeug nach der Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 erworben haben oder Ansprüche allein aufgrund einer temperaturabhängigen Abgasrückführung (sogenanntes Thermofenster) geltend machen. Im Februar 2022 entschied der BGH in weiteren Grundsatzurteilen betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, dass Käufern von Neuwagen der Marke Volkswagen nach Ablauf der kenntnisabhängigen Verjährungsfrist ein Restschadensersatzanspruch gegen die Volkswagen AG zusteht, nachdem er zuvor einen solchen Anspruch für Gebrauchtwagenkäufer verneint hatte. Der BGH entschied, dass sich Käufer die gezogenen Nutzungsvorteile anrechnen lassen müssen und eine Zahlung nur gegen Rückgabe der Fahrzeuge und Abzug der Händlermarge verlangen können. In einem weiteren Grundsatzurteil aus Juli 2022 entschied der BGH betreffend Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189, dass Käufern von Neufahrzeugen anderer Konzernmarken kein Anspruch auf Restschadensersatz gegen die Volkswagen AG zustehe.

Ende Juni 2023 verkündete der BGH Urteile in Verfahren gegen die Volkswagen AG und AUDI AG, in denen es um die Umsetzung der Rechtsprechung des EuGH zu möglichen Ansprüchen von Käufern aus dem europäischen Typgenehmigungsrecht in deutsches Recht geht. Der BGH entschied, dass Klägern beim fahrlässigen Einsatz einer unzulässigen Abschalteinrichtung ein deliktischer Anspruch auf Ersatz eines Differenzschadens von 5 % bis 15 % des Kaufpreises grundsätzlich zusteht. Ob dieser Anspruch im Einzelfall vorliegt, müssen die Berufungsgerichte klären. Der BGH führte aus, dass es für das Vorliegen einer unzulässigen Abschalteinrichtung ohne Bedeutung sei, ob die Grenzwerte im NEFZ-Testverfahren auch bei veränderter Funktion eingehalten würden. Nach dem BGH entfällt die Haftung, wenn den Hersteller kein Verschulden trifft, etwa weil die zuständige Behörde die Abschalteinrichtung in ihrer konkreten Ausgestaltung und unter Berücksichtigung festgestellter Kombinationen von Abschalteinrichtungen genehmigt hat oder auf Nachfrage genehmigt hätte. Im Falle eines grundsätzlichen Anspruchs auf Ersatz des Differenzschadens muss sich der Käufer zudem Nutzungsvorteile und den Wert des Fahrzeugs anrechnen lassen, soweit diese den geminderten Wert des Fahrzeugs übersteigen. Auch ein durchgeführtes Softwareupdate kann schadensmindernd zu berücksichtigen sein.

In der weit überwiegenden Zahl der Sammelverfahren von Kunden und Klagen von Verbraucher- und/oder Umweltverbänden und der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen auf nicht über 50 % eingeschätzt. Für diese Verfahren werden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich einzuschätzen sind. Aufgrund des frühen prozessualen Stadiums lässt sich ein realistisches Belastungsrisiko in einigen Fällen noch nicht beziffern. Darüber hinaus wurden, basierend auf der aktuellen Bewertung, soweit erforderlich Rückstellungen gebildet.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Anleger aus Deutschland und dem Ausland haben gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) als Gesamtschuldner, Schadensersatzklagen wegen behaupteter Kursverluste in Folge angeblichen Fehlverhaltens bei der Kapitalmarktkommunikation im Zusammenhang mit der Dieselthematik erhoben.

Fast alle Anlegerklagen sind derzeit beim Landgericht Braunschweig oder beim Oberlandesgericht Braunschweig anhängig. Im August 2016 beschloss das Landgericht Braunschweig die Vorlage von gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen mit Relevanz für die in Braunschweig anhängigen Anlegerklagen an das Oberlandesgericht Braunschweig zum Erlass von Musterentscheiden nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz (KapMuG). Die gegen die Volkswagen AG in Deutschland anhängigen Anlegerklagen werden bis zur Entscheidung über die vorgelegten Fragen ausgesetzt, sofern sie nicht aus Gründen abgewiesen werden können, die unabhängig von den im Musterverfahren zu entscheidenden Fragen sind. Die Entscheidung über die gemeinsamen Sachverhalts- und Rechtsfragen im Musterverfahren ist für die anhängigen Klagen verbindlich, soweit sie ausgesetzt wurden. Musterklägerin ist die Deka Investment GmbH. Die mündliche Verhandlung im Musterverfahren vor dem Oberlandesgericht Braunschweig begann im September 2018. Das Oberlandesgericht Braunschweig nahm in mehreren Hinweisbeschlüssen zu einigen grundsätzlichen Rechtsfragen der Auseinandersetzung Stellung. Im Juli 2023 erließ das Oberlandesgericht Braunschweig einen Beweisbeschluss und ordnete die Vernehmung zahlreicher Personen sowie die Vorlage und Beiziehung von Urkunden an. Die angeordnete Beweiserhebung konzentriert sich zunächst auf die Frage der, nach dem Erkenntnisstand der Volkswagen AG fehlenden, Kenntnis des Konzernvorstands, einzelner Konzernvorstandsmitglieder und/oder einzelner Mitglieder der Ad-hoc-Clearingstelle der Volkswagen AG (nach Auffassung des Senats die ad-hoc-verantwortlichen Personen) über den Einbau von nach US-Recht unzulässigen Abschalteinrichtungen in Fahrzeugen der Volkswagen AG sowie die Vorstellungen dieses Personenkreises über etwaige Kursauswirkungen der ihnen jeweils vorliegenden Informationen. Teilweise trägt die Volkswagen AG die Beweislast. Die Vernehmungen begannen im September 2023. Bisher bekundete keiner der vernommenen Zeugen eine eigene Kenntnis oder eine Kenntnis von ad-hoc-verantwortlichen Personen. Mehrere Zeugen machten ein Zeugnisverweigerungsrecht geltend. In einigen Fällen (keine ad-hoc-verantwortlichen Personen) bejahte das Oberlandesgericht Braunschweig ein umfassendes Zeugnisverweigerungsrecht. Die Auswirkungen der Zeugnisverweigerung vor dem Hintergrund der Beweislast der Volkswagen AG lassen sich nicht abstrakt beurteilen. Das Oberlandesgericht Braunschweig wird gemäß § 286 Zivilprozessordnung nach dem gesamten Inhalt der Verhandlungen und dem Ergebnis der Beweisaufnahme nach freier Überzeugung zu entscheiden haben.

Am Landgericht Stuttgart sind weitere Anlegerklagen gegen die Volkswagen AG, teilweise zusammen mit der Porsche SE als Gesamtschuldner, anhängig. Am Oberlandesgericht Stuttgart war ein weiteres Kapitalanleger-Musterverfahren gegen die Porsche SE anhängig, an dem die Volkswagen AG als Nebenintervenientin beteiligt ist. Zur Musterklägerin war das Wolverhampton City Council, Administrating Authority for the West Midlands Metropolitan Authorities Pension Fund bestimmt worden. Das Oberlandesgericht Stuttgart erließ Ende März 2023 einen Musterentscheid. Auf Basis der im Musterentscheid getroffenen Feststellungen und des gegenwärtigen Stands des Prozessinhalts in den Ausgangsverfahren wären im Ergebnis alle ausgesetzten Anlegerklagen gegen die Porsche SE abzuweisen. Der Musterentscheid ist nicht rechtskräftig. Gegen den Musterentscheid legten die Musterklägerin, mehrere Beigeladene und die Porsche SE Rechtsbeschwerde zum BGH ein. Die Volkswagen AG trat der Rechtsbeschwerde der Porsche SE als Streithelferin bei.

Insgesamt sind gegen die Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik weltweit (exklusive USA/Kanada) derzeit Anlegerklagen, gerichtliche Mahn- und Güteanträge sowie Anspruchsanmeldungen nach dem KapMuG mit geltend gemachten Ansprüchen in Höhe von circa 9,2 Mrd. € rechtshängig. Bislang wurden Klagen in Höhe eines hohen dreistelligen Millionenbetrags zurückgenommen oder rechtskräftig abgewiesen. Die Volkswagen AG ist unverändert der Auffassung, ihre kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, so dass für diese Anlegerklagen keine Rückstellungen gebildet wurden. Soweit die Erfolgsaussichten nicht niedriger als 10 % eingeschätzt wurden, wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben.

4. Verfahren in den USA/Kanada

In den USA und Kanada sind die in den „Notices of Violation" der EPA beschriebenen Vorgänge Gegenstand von Klagen und Auskunftsersuchen verschiedener Art, die insbesondere von Kunden, Investoren sowie verschiedenen Behörden in den USA und Kanada gegen die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns gerichtet sind.

Im November 2023 erzielte Volkswagen eine Vergleichsvereinbarung zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen des Attorney General des US-Bundesstaates Texas und einiger Kommunen in Texas gegen die Volkswagen AG, Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen. Nachdem das Gericht den Vergleich genehmigt hatte, wurde er im Januar 2024 rechtskräftig. Ebenfalls im November 2023 schloss Volkswagen einen Vergleich zur Beilegung der umweltrechtlichen Klagen zweier Kommunen (Hillsborough County/Florida, und Salt Lake County/Utah) gegen die Volkswagen Group of America, Inc. und bestimmte verbundene Unternehmen.

Im März 2019 reichte die US-Börsenaufsicht (Securities and Exchange Commission – SEC) unter anderem gegen die Volkswagen AG, die Volkswagen Group of America Finance, LLC sowie die VW Credit, Inc. eine Klage ein, in der Ansprüche nach US-Bundeswertpapierrecht unter anderem aufgrund vermeintlich unrichtiger und unvollständiger Angaben im Zusammenhang mit dem Angebot und Verkauf bestimmter Anleihen und Asset Backed Securities geltend gemacht werden. Im August 2020 wies das US District Court des Northern District von Kalifornien unter anderem sämtliche im Zusammenhang mit Asset Backed Securities geltend gemachten Forderungen gegen VW Credit, Inc. ab. Im September 2020 reichte die SEC eine überarbeitete Klageschrift ein, in der neben weiteren Änderungen die abgewiesenen Forderungen nicht mehr enthalten sind.

Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Verfahren in den USA/Kanada werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

5. Sonderprüfung

Mit Beschluss aus November 2017 ordnete das Oberlandesgericht Celle auf Antrag dreier US-Fonds die Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG an. Der Sonderprüfer sollte prüfen, ob die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats der Volkswagen AG im Zusammenhang mit der Dieselthematik seit dem 22. Juni 2006 ihre Pflichten verletzt haben und der Volkswagen AG hieraus ein Schaden entstanden ist. Die Volkswagen AG hatte gegen diese ursprünglich formal rechtskräftige Entscheidung Verfassungsbeschwerde vor dem Bundesverfassungsgericht erhoben. Auch gegen die weitere, ursprünglich ebenfalls formal rechtskräftige Entscheidung des Oberlandesgerichts Celle, einen anderen als den zunächst bestellten Sonderprüfer zu bestellen, hatte die Volkswagen AG Verfassungsbeschwerde erhoben. Nachdem das Bundesverfassungsgericht mit im November 2022 bekanntgegebenen Beschlüssen den beiden Verfassungsbeschwerden stattgegeben und die Verfahren an das Oberlandesgericht Celle zurückverwiesen hatte, ordnete das Oberlandesgericht im Verfahren über die Anordnung einer Sonderprüfung einen umfassenden Beweisbeschluss an. Das Verfahren über den Austausch des Sonderprüfers wurde bis zum Abschluss der Beweiserhebung ausgesetzt. Daneben hatte die Volkswagen AG beim Landgericht Braunschweig eine Unterlassungsklage gegen den Sonderprüfer mit dem Antrag erhoben, dass die Sonderprüfung nicht durchgeführt wird, solange der Sonderprüfer seine Unabhängigkeit nicht hinreichend nachgewiesen hat. Das Landgericht Braunschweig wies die Unterlassungsklage im Sommer 2022 ab, die Volkswagen AG legte daraufhin Berufung beim Oberlandesgericht Braunschweig ein.

Beim Landgericht Hannover wurde ein zweiter Antrag auf Einsetzung eines Sonderprüfers bei der Volkswagen AG gestellt, der ebenfalls auf die Prüfung von Vorgängen im Zusammenhang mit der Dieselthematik gerichtet ist. Dieses Verfahren wurde wieder aufgenommen, nachdem es zunächst bis zur Entscheidung des Bundesverfassungsgerichts im ersten Sonderprüfungsverfahren ruhend gestellt war.

6. Bewertung der Risiken aus der Dieselthematik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik enthalten die Rückstellungen für Prozess- und Rechtsrisiken zum 31. Dezember 2023 auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen einen Betrag von rund 0,9 Mrd. € (Vorjahr: 1,4 Mrd. €). Soweit bereits hinreichend bewertbar, wurden im Zusammenhang mit der Dieselthematik insgesamt Eventualverbindlichkeiten in Höhe von 4,0 Mrd. € (Vorjahr: 4,2 Mrd. €) im Anhang angegeben, auf die Anlegerverfahren in Deutschland entfallen davon rund 3,8 Mrd. € (Vorjahr: 3,6 Mrd. €). Aufgrund der noch nicht abgeschlossenen Sachverhaltsaufklärung sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die im Zusammenhang mit der Dieselthematik gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Sollten sich diese Rechts- beziehungsweise Einschätzungsrisiken verwirklichen, kann dies zu weiteren erheblichen finanziellen Belastungen führen. Insbesondere lässt sich nicht ausschließen, dass aufgrund von zukünftigen Erkenntnissen oder Ereignissen die gebildeten Rückstellungen möglicherweise angepasst werden müssen.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt) hat im Jahr 2011 eine Schadensersatzklage gegen die Volkswagen AG und die Porsche SE wegen vermeintlicher Verstöße gegen kapitalmarktrechtliche Publizitätsvorschriften im Zusammenhang mit dem Erwerb von Stammaktien der Volkswagen AG durch die Porsche SE im Jahr 2008 erhoben. Eingeklagt waren zuletzt, aus angeblich abgetretenem Recht, circa 2,26 Mrd. €. Ende September 2022 hat der 1. Kartellsenat des Oberlandesgerichts Celle in einem Musterverfahrensentscheid sämtliche von den Klägern beantragten Feststellungsziele zurückgewiesen oder für gegenstandslos erklärt. Damit wurde den Musterbeklagten vollumfänglich Recht gegeben. Gegen den Musterverfahrensentscheid gingen zwei Rechtsbeschwerden ein, von denen sich eine auch gegen die Volkswagen AG richtet.

In Brasilien leitete die brasilianische Finanzverwaltung ein Steuerverfahren gegen Volkswagen Truck & Bus (vormals: MAN Latin America) ein, in dem es um die Bewertung steuerlicher Auswirkungen der in 2009 gewählten Erwerbsstruktur für Volkswagen Truck & Bus geht. Im Dezember 2017 erging im sogenannten Administrative Court Verfahren ein zweitinstanzliches, für Volkswagen Truck & Bus negatives Urteil. Gegen dieses Urteil erhob Volkswagen Truck & Bus vor dem regulären Gericht in 2018 Klage. Die betragsmäßige Abschätzung des Risikos für den Fall, dass sich die Finanzverwaltung insgesamt mit ihrer Auffassung durchsetzen könnte, ist aufgrund der Verschiedenheit der gegebenenfalls nach brasilianischem Recht zur Anwendung kommenden Strafzuschläge nebst Zinsen mit Unsicherheit behaftet. Es wird jedoch weiterhin mit einem für Volkswagen Truck & Bus positiven Ausgang gerechnet. Für den gegenteiligen Fall könnte sich ein Risiko von rund 3,4 Mrd. BRL für den streitgegenständlichen Gesamtzeitraum ab 2009 ergeben, das im Anhang innerhalb der Eventualverbindlichkeiten angegeben wurde.

Nachdem Volkswagen do Brasil in Brasilien erfolgreich gegen eine von der brasilianischen Bundesregierung vorgenommene und verfassungsgerichtlich für unzulässig erachtete Doppelbesteuerung von Fahrzeugen geklagt hatte, erstattete der Staat Brasilien Volkswagen do Brasil den überzahlten Betrag. Im Dezember 2023 verklagten unter anderem der brasilianische Händlerverband Associação Brasileira Dos Distribuidores Volkswagen (Assobrav) und einzelne Händler Volkswagen do Brasil mit der Begründung, dass die Händler mindestens teilweise Anspruch auf den erstatteten Betrag hätten. Es sind acht Klagen anhängig. Die Klage von Assobrav ist mit einem vorläufig geschätzten Streitwert von etwa 2,4 Mrd. BRL betragsmäßig mit Abstand die größte der Klagen. Im Januar 2024 wies das Gericht die Klage des Händlerverbands in vollem Umfang ab. Assobrav kann gegen die Klageabweisung Rechtsmittel einlegen, das Urteil ist nicht rechtskräftig.

Die Europäische Kommission führte im Jahr 2011 Durchsuchungen bei europäischen Lkw-Herstellern wegen des Verdachts eines unzulässigen Informationsaustauschs im Zeitraum zwischen 1997 und 2011 durch und übermittelte im November 2014 in diesem Zusammenhang MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte. Mit ihrer Vergleichsentscheidung im Juli 2016 verhängte die Europäische Kommission gegen fünf europäische Lkw-Hersteller Geldbußen. Da MAN die Europäische Kommission als Kronzeuge über die Unregelmäßigkeiten informiert hatte, wurde MAN die Geldbuße vollständig erlassen. Im September 2017 verhängte die Europäische Kommission gegen Scania eine Geldbuße von 0,88 Mrd. €. Das Gericht der Europäischen Union (Gericht erster Instanz) lehnte die von Scania in diesem Zusammenhang eingelegten Rechtsmittel in einem Urteil im Februar 2022 vollinhaltlich ab. Im Februar 2024 wies der Europäische Gerichtshof das von Scania im April 2022 gegen dieses Urteil eingelegte Rechtsmittel in vollem Umfang letztinstanzlich zurück. Darüber hinaus sind Kartellschadensersatzklagen von Kunden eingegangen. Wie in jedem Kartellverfahren können weitere Schadensersatzklagen folgen. Für einen Großteil der genannten Rechtsstreitigkeiten wurden keine Rückstellungen gebildet, da nicht von einer abschließenden, letztinstanzlichen Verurteilung auf Zahlung von Schadensersatz ausgegangen wird. Für diejenigen Verfahren, in denen infolge einer Neubewertung der Risiken mehr für eine abschließende, letztinstanzliche Entscheidung, nach der MAN oder Scania Schadensersatz zahlen müsste, spricht als dagegen, wurden Rückstellungen in Höhe von 89 Mio. € gebildet. Eventualverbindlichkeiten wurden nicht angegeben, da eine Quantifizierung derzeit nicht möglich ist. Dies betrifft insbesondere die Verfahren, die sich aktuell in einem frühen Stadium befinden – einschließlich solcher, die sich noch im frühen Stadium der sachverständigen Begutachtung befinden.

Im Juli 2021 hatte die Europäische Kommission gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und die Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG im Rahmen einer Settlement-Entscheidung ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 502 Mio. € verhängt. Volkswagen verzichtete auf die Einlegung von Rechtsmitteln, sodass die Entscheidung 2021 rechtskräftig geworden ist. Der Gegenstand der Entscheidung beschränkt sich inhaltlich auf die Kooperation deutscher Automobilhersteller zu einzelnen technischen Fragen im Zusammenhang mit der Entwicklung und Einführung von SCR (Selective Catalytic Reduction)-Systemen für Pkw, die im Europäischen Wirtschaftsraum verkauft worden sind. Andere Verhaltensweisen wie Preisabsprachen oder die Aufteilung von Märkten und Kunden werden den Herstellern nicht vorgeworfen. Im Nachgang zur Bußgeldentscheidung der Europäischen Kommission aus Juli 2021 wurden im Vereinigten Königreich ab Ende 2021 mehrere Sammelklagen unter anderem gegen die Volkswagen AG eingereicht. Mit einer Zustellung der Klagen wird im Laufe des Jahres 2024 gerechnet. Es wurden weder Rückstellungen noch Eventualverbindlichkeiten angegeben, da eine realistische Risikoeinschätzung im aktuellen Verfahrensstadium nicht möglich ist. Die Koreanische Wettbewerbsbehörde KFTC hatte mögliche Verstöße auf der Grundlage des EU-Sachverhalts analysiert und gab im April 2023 ihre Bußgeldentscheidung bekannt. Gegen die Volkswagen AG wurde kein Bußgeld verhängt und die Porsche AG ist nicht von der Entscheidung betroffen. Gegen die AUDI AG wurde ein Bußgeld von umgerechnet knapp 3 Mio. € verhängt. Die AUDI AG und die Volkswagen AG legten vor dem zuständigen Gericht in Seoul/Korea Rechtsmittel gegen die Entscheidung ein. Die türkische Wettbewerbsbehörde, die ähnliche Sachverhalte untersucht hatte, erließ im Januar 2022 ihre finale Entscheidung und stellte fest, dass angebliche wettbewerbswidrige Verhaltensweisen vorliegen, die sich aber nicht auf die Türkei ausgewirkt haben, weshalb von der Verhängung von Bußgeldern gegen die deutschen Automobilhersteller abgesehen wurde. Eine rechtskräftige Entscheidungsbegründung liegt noch nicht vor. Die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG legten Rechtsmittel ein. Die chinesische Wettbewerbsbehörde eröffnete wegen vergleichbaren Sachverhalten Verfahren unter anderem gegen die Volkswagen AG, AUDI AG und Porsche AG und erließ Auskunftsersuchen.

Die Europäische Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) durchsuchten im März 2022 verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche beziehungsweise stellten förmliche Auskunftsverlangen zu. Im Volkswagen Konzern sind die Volkswagen Group UK, die von der CMA durchsucht wurde, sowie die Volkswagen AG, die ein konzernweites Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission erhalten hat, betroffen. Überprüft wird der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles" (ELV) (konkret Pkw und Vans bis zu 3,75 t) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, dass ELV-Themen nicht wettbewerblich genutzt werden sollen, also keine Veröffentlichungen zu Wettbewerbszwecken zu relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) erfolgen. Die untersuchte Zuwiderhandlung soll sich insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen ereignet haben. Die Volkswagen AG beantwortet die Auskunftsersuchen der Europäischen Kommission. Volkswagen Group UK kooperiert mit der CMA. Zudem richtete die CMA in dieser Angelegenheit Auskunftsverlangen an die Volkswagen AG. Die Volkswagen AG reichte gegen die Auskunftsersuchen der CMA im Juli 2022 Klage (judical review) ein, weil die CMA nach Auffassung der Volkswagen AG mit den Auskunftsersuchen insbesondere ihre Kompetenzen überschreitet. Dieser Klage gab das Gericht im Februar 2023 statt. Nachdem die CMA im April 2023 Rechtsmittel gegen das Urteil eingelegt hatte, entschied das Berufungsgericht im Januar 2024 zugunsten der CMA. Die Volkswagen AG prüft die Einlegung von Rechtsmitteln gegen die Entscheidung. Parallel prüft die Volkswagen AG unverändert Möglichkeiten einer verhältnismäßigen Kooperation mit der CMA.

Darüber hinaus leiteten wenige nationale und internationale Behörden kartellrechtliche Ermittlungen ein. Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in diesen Untersuchungen eng zusammen; eine Bewertung der zugrunde liegenden Sachverhalte ist aufgrund des frühen Stadiums noch nicht möglich.

Die Porsche AG hat bei Fahrzeugen für verschiedene Märkte weltweit potenzielle regulatorische Themen festgestellt. Diese betreffen Fragen der Zulässigkeit von spezifischen Hard- und Softwarebestandteilen, die in Typisierungsmessungen verwendet wurden. Hierbei kann es in Einzelfällen auch zu Abweichungen von Serienständen gekommen sein. Nach aktuellem Kenntnisstand ist die laufende Produktion jedoch nicht betroffen. Die Themen stehen in keinem Zusammenhang zu den unzulässigen Abschalteinrichtungen, die der Dieselthematik zugrunde lagen. Eine Vielzahl dieser Themen wurde bereits abgeschlossen.

Im November 2021 erhoben drei Anspruchsteller, begleitet von Greenpeace, Klage gegen die Volkswagen AG vor dem Landgericht Braunschweig. Volkswagen sollte verpflichtet werden, unter anderem stufenweise die Produktion und das Inverkehrbringen von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren zu reduzieren und bis 2029 komplett einzustellen sowie Treibhausgasemissionen aus Entwicklung, Produktion und Vertrieb (einschließlich der Nutzung der Fahrzeuge durch Dritte) zu reduzieren. Zusätzlich sollte Volkswagen so Einfluss auf Konzernunternehmen, Beteiligungen und Joint Ventures ausüben, dass diese Forderungen auch von diesen erfüllt werden. Das Landgericht Braunschweig wies die Klage im Februar 2023 als unbegründet ab. Eine weitere Klage gegen die Volkswagen AG mit ähnlichen Klageanträgen und einer weitgehend deckungsgleichen Begründung wurde zudem von einem Biolandwirt, unterstützt durch Greenpeace, beim Landgericht Detmold erhoben. Das Landgericht Detmold wies diese Klage im Februar 2023 ebenfalls als unbegründet ab. Die Kläger legten im März 2023 beim Oberlandesgericht Braunschweig und im April 2023 beim Oberlandesgericht Hamm Berufung gegen die klageabweisenden Urteile ein.

In Russland hatte Automobile Plant GAZ LLC (GAZ) im Berichtszeitraum zunächst in mehreren Gerichtsverfahren unter anderem gegenüber der Volkswagen AG angebliche Schadensersatzforderungen in Höhe von insgesamt rund 44 Mrd. RUB geltend gemacht. Von GAZ in diesem Zusammenhang beantragte und zunächst teilweise verhängte Sicherungsmaßnahmen auf die Gesellschaftsanteile an der Volkswagen Group Rus OOO (VGR) sowie das bewegliche und unbewegliche Vermögen der VGR wurden zwischenzeitlich gerichtlich abgelehnt beziehungsweise aufgehoben. Gegen die Ablehnung beziehungsweise Aufhebung der Sicherungsmaßnahmen in Bezug auf das bewegliche und unbewegliche Vermögen der VGR hatte GAZ Rechtsmittel eingelegt, die zwischenzeitlich rechtskräftig abgewiesen wurden. Im Mai 2023 schloss die Volkswagen AG den Verkauf ihrer Anteile an der VGR und ihren lokalen Tochtergesellschaften an die Art-Finance LLC ab und übertrug das Eigentum an den Anteilen der VGR und ihrer lokalen Tochtergesellschaften mit Registrierung der Transaktion auf die Käuferin. Im Juni 2023 wurde die VGR in AGR LLC umbenannt. In Erfüllung eines vom Gericht bestätigten Vergleichs nahm GAZ im ersten Klageverfahren zwischenzeitlich die Klage zurück und beendete das Verfahren damit. Im verbliebenen zweiten Klageverfahren über angebliche Forderungen in Höhe von rund 28,5 Mrd. RUB verteidigt sich die allein verklagte Volkswagen AG weiter.

Für mögliche Ansprüche im Zusammenhang mit Finanzdienstleistungen gegenüber Verbrauchern waren im Bereich der Volkswagen Bank GmbH sowie der Volkswagen Leasing GmbH Rückstellungen zu bilden. Diese betreffen Verfahren bezüglich Gestaltungsaspekten von Kundenkreditverträgen und -leasingverträgen, die sich anlaufhemmend auf die gesetzlichen Widerrufsfristen auswirken können.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

40. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. €	FÄLLIG 2024	FÄLLIG 2025 - 2028	FÄLLIG ab 2029	GESAMT 31.12.2023
Bestellobligo für				
Sachanlagen	9.932	1.750	4	11.686
Immaterielle Vermögenswerte	1.117	117	1	1.235
Investment Property	13	–	–	13
Verpflichtungen aus zugesagten Darlehensvergaben und unwiderruflichen Kreditzusagen	11.267	152	24	11.443
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	502	295	186	983
Übrige finanzielle Verpflichtungen	6.816	4.782	1.282	12.880
	29.648	**7.097**	**1.497**	**38.241**

Mio. €	FÄLLIG 2023	FÄLLIG 2024 - 2027	FÄLLIG ab 2028	GESAMT 31.12.2022
Bestellobligo für				
Sachanlagen	8.024	2.167	1	10.191
Immaterielle Vermögenswerte	2.405	240	–	2.645
Investment Property	16	–	–	16
Verpflichtungen aus zugesagten Darlehensvergaben und unwiderruflichen Kreditzusagen	12.329	98	14	12.441
Verpflichtungen aus Miet- und Leasingverträgen	350	278	135	762
Übrige finanzielle Verpflichtungen	4.302	3.407	1.609	9.318
	27.426	**6.190**	**1.758**	**35.375**

Neben den in der Tabelle aufgeführten Sonstigen finanziellen Verpflichtungen bestehen darüber hinaus Bestellobligos für Vorräte mit einer kurzen Umschlagsdauer, die im Wesentlichen aus dem Kooperations-Rahmenvertrag mit der Ford Motor Company über die gemeinsame Entwicklung von Transportern und mittelgroßen Pick-ups für den globalen Markt hervorgehen. Des Weiteren bestehen langfristige Abnahmeverpflichtungen aus Batteriebeschaffungsverträgen mit Unternehmen der Northvolt Gruppe.

41. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers

Die Volkswagen AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, das für das Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers, EY GmbH & Co. KG Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, anzugeben.

Mio. €	2023	2022
Abschlussprüfungsleistungen	35	26
Andere Bestätigungsleistungen	2	6
Steuerberatungsleistungen	–	0
Sonstige Leistungen	1	2
	38	**34**

Die Abschlussprüfungsleistungen entfielen im Wesentlichen auf die Prüfung des Konzernabschlusses der Volkswagen AG und von Jahresabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften sowie auf unterjährige Reviews des Zwischenkonzernabschlusses der Volkswagen AG und von Zwischenabschlüssen von deutschen Konzerngesellschaften. Andere Bestätigungsleistungen umfassten im Wesentlichen gesetzlich und nicht gesetzlich vorgeschriebene Prüfungen sowie nicht gesetzlich vorgeschriebene Bestätigungsleistungen in Bezug auf Kapitalmarkttransaktionen. Die Sonstigen Leistungen des Abschlussprüfers umfassten im Wesentlichen Beratungsleistungen im Zusammenhang mit der Einführung der CSRD Berichtsanforderungen.

42. Personalaufwand

Mio. €	2023	2022
Löhne und Gehälter	40.642	37.529
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	9.113	9.473
	49.755	**47.002**

43. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2023	2022
Leistungslöhner	261.731	263.053
Indirekter Bereich	330.284	318.016
	592.016	**581.069**
davon Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit	12.358	12.144
Auszubildende	15.803	15.622
	607.818	**596.691**
Mitarbeiter der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen	71.007	72.585
	678.825	**669.275**

44. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem 31. Dezember 2023 hat es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gegeben.

45. Leistungen auf Basis von Performance Shares

Performance-Share-Plan auf Basis der Volkswagen Vorzugsaktie

Der Aufsichtsrat hat am 3. März 2023 beschlossen, das Vergütungssystem mit Wirkung ab 1. Januar 2023 anzupassen, um insbesondere der Forderung von Investoren nachzukommen, der langfristig variablen Vergütung ein stärkeres Gewicht zu geben. Dazu wurden der relative Anteil der festen Vergütungsbestandteile verringert und der relative Anteil der langfristig variablen Vergütung erhöht. Darüber hinaus wurde die Möglichkeit, mit Wirkung für die Zukunft einen Sonderbonus vereinbaren zu können, gestrichen, um den Grundsatz des Pay for Performance zu stärken und Investorenforderungen umzusetzen. Zudem wurden die Maximalwerte der Zielerreichung des Jahresbonus und des Performance-Share-Plans sowie ihre jeweiligen maximalen Auszahlungsbeträge angehoben, um höhere Zielerreichungsgrade angemessen zu honorieren. In diesem Zuge wurden auch die Maximalvergütung sowie das Barvergütungs-Cap erhöht, um den aktuellen Marktverhältnissen Rechnung zu tragen. Die Hauptversammlung hat am 10. Mai 2023 das angepasste Vergütungssystem mit 98,82 % der abgegebenen Stimmen gebilligt.

Für Vorstandsmitglieder gilt eine vierjährige Performance-Periode. Zugleich gelten Malus- und Clawback-Regelungen: Bei relevantem Fehlverhalten während des Bemessungszeitraums können Zahlungen aus dem Performance-Share-Plan gekürzt oder zurückgefordert werden.

Für Vorstandsmitglieder, die bereits vor dem 14. Dezember 2020 bestellt waren und deren Dienstvertrag noch nicht verlängert wurde, gilt noch eine dreijährige Performance-Periode. Malus- und Clawback-Regelungen gelten in diesem Fall ebenfalls erst ab einer Vertragsverlängerung.

Der Kreis der Begünstigten des Performance-Share-Plans wurde Ende 2018 um Mitglieder des Top-Managements und Ende 2019 um alle anderen Mitglieder des Managements sowie um ausgewählte Teilnehmer unterhalb des Managements erweitert. Den Mitgliedern des Top Managements wurden Anfang 2019 erstmalig Performance Shares gewährt. Allen anderen Begünstigten wurden erstmalig Anfang 2020 Leistungen auf Basis von Performance Shares zugeteilt. Die Funktionsweise des Performance-Share-Plans des Top Managements und der anderen Begünstigten ist im Wesentlichen identisch mit dem Performance-Share-Plan, der den Vorstandsmitgliedern gewährt wurde. Die Performance-Periode für die Begünstigten unterhalb des Vorstands erstreckt sich auf drei Jahre. Bei Einführung des Performance-Share-Plans wurde den Mitgliedern des Top Managements eine Mindestbonushöhe für die ersten drei Jahre auf Basis der Vergütung des Jahres 2018 garantiert, während bei allen anderen Begünstigten für die ersten drei Jahre eine Garantie auf Basis der Vergütung des Jahres 2019 gewährt wurde.

Jede Performance-Periode des Performance-Share-Plans hat eine drei-, beziehungsweise vierjährige Laufzeit. Für die Mitglieder des Vorstands und des Top Managements wird zum Zeitpunkt der Gewährung der jährliche Zielbetrag aus dem LTI auf Grundlage des Anfangs-Referenzkurses der Volkswagen Vorzugsaktie in Performance Shares umgerechnet und den Begünstigten als reine Rechengröße zugeteilt. Entsprechend dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie erfolgt die Festschreibung der Anzahl der Performance Shares auf Basis einer drei-, beziehungsweise vierjährigen, zukunftsgerichteten Performance-Periode. Nach Ablauf der Performance-Periode findet ein Barausgleich statt. Der Auszahlungsbetrag entspricht der Anzahl an festgeschriebenen Performance Shares multipliziert mit dem Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents.

Für alle anderen Begünstigten wird der Auszahlungsbetrag bestimmt, indem der Zielbetrag mit dem Grad der Zielerreichung für das jährliche Ergebnis je Volkswagen Vorzugsaktie und dem Verhältnis zwischen Schluss-Referenzkurs am Laufzeitende zuzüglich eines Dividendenäquivalents und Anfangs-Referenzkurses multipliziert wird. Die Zielerreichung wird auf Basis einer dreijährigen Performance-Periode mit einjährigem Zukunftsbezug ermittelt. Für alle Begünstigten ist der Auszahlungsbetrag aus dem Performance-Share-Plan auf 200 % des Zielbetrags begrenzt (Vorstand ab 2023: 250 %).

VORSTAND UND TOP-MANAGEMENT

		31.12.2023	31.12.2022
Gesamtaufwand der Periode	Mio. €	144	136
Gesamtbuchwert der Verpflichtung	Mio. €	254	181
Innerer Wert der Schulden	Mio. €	145	69
Beizulegender Zeitwert im Gewährungszeitpunkt	Mio. €	110	101
Anzahl der gewährten Performance Shares	Stück	2.362.443	2.006.851
davon in der Berichtsperiode gewährt	Stück	943.003	684.317

MITGLIEDER DES MANAGEMENTS UND AUSGEWÄHLTE TEILNEHMER UNTERHALB DES MANAGEMENTS

Im Geschäftsjahr wurden den begünstigten Mitgliedern des Managements und ausgewählten Teilnehmern unterhalb des Managements ein Zielbetrag, dem eine Zielerreichung von 100 % zugrunde liegt, in Höhe von 714 Mio. € (Vorjahr: 688 Mio. €) zugeteilt. Zum 31. Dezember 2023 betrug der Gesamtbuchwert der Verpflichtung, der dem inneren Wert der Schulden entsprach, 986 Mio. € (Vorjahr: 841 Mio. €). In der Berichtsperiode wurde für diese Zuteilung ein Gesamtaufwand in Höhe von 998 Mio. € (Vorjahr: 886 Mio. €) erfasst.

Andere Performance-Share-Pläne

Darüber hinaus geben Konzerngesellschaften eigene Performance-Share-Pläne aus, die sich im Wesentlichen am Performance-Share-Plan der Volkswagen AG orientieren.

Beim Performance-Share-Plan der Porsche AG wird abweichend der Grad der Zielerreichung auf Basis des jährlichen Ergebnisses und der Kursentwicklung der Porsche Vorzugsaktie bestimmt. Für die Vorstandsmitglieder und das Top Management wird der Performance-Share-Plan mit zukunftsbezogener vierjähriger Laufzeit gewährt. Für die Mitglieder des Managements wird der Performance-Share-Plan grundsätzlich mit vierjähriger Laufzeit und einjährigem Zukunftsbezug gewährt.

Beim Performance-Share-Plan der TRATON Group wird der Grad der Zielerreichung auf Basis des jährlichen Ergebnisses und der Kursentwicklung der Traton Aktie bestimmt. Für die Vorstandsmitglieder, Vorstände der Marken der TRATON Group, die nicht dem aktienrechtlichen Vorstand der TRATON SE angehören, und Mitglieder des Managements bei Navistar wird der Performance-Share-Plan mit zukunftsbezogener drei- beziehungsweise vierjähriger Laufzeit gewährt. Für die Mitglieder des Managements und ausgewählte Teilnehmer unterhalb des Managements der TRATON Group wird der Performance-Share-Plan grundsätzlich mit vierjähriger Laufzeit und einjährigem Zukunftsbezug gewährt.

Zum 31. Dezember 2023 betrug für diese Pläne der Gesamtbuchwert der Verpflichtung 131 Mio. € (Vorjahr: 36 Mio. €) und der innere Wert der Schulden 92 Mio. € (Vorjahr: 24 Mio. €). In der Berichtsperiode wurde ein Gesamtaufwand in Höhe von 119 Mio. € (Vorjahr: 31 Mio. €) erfasst.

46. Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24

Als nahestehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der Volkswagen AG beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die Volkswagen AG ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahestehenden Partei der Volkswagen AG stehen.

Alle Geschäftsvorfälle mit nahestehenden Personen und Unternehmen werden regelmäßig zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Zum Bilanzstichtag hielt die Porsche SE die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche SE über die Hauptversammlung nicht alle Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat der Volkswagen AG wählen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Porsche SE hat aber die Möglichkeit, an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken und gilt damit als nahestehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 8. Januar 2024 am 31. Dezember 2023 über 20,00 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Darüber hinaus wurde – wie oben dargestellt – von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 beschlossen, dass das Land Niedersachsen zwei Mitglieder des Aufsichtsrates bestellen darf (Entsendungsrecht).

Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE

Die Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG am 1. August 2012 wirkt sich wie folgt auf die bereits vor Einbringung bestehenden, im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge, geschlossenen Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart GmbH Konzerns aus:

- Unverändert gilt, dass die Volkswagen AG die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt hat, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.
- Unverändert gilt, dass die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Nachteilen freistellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften bilanzierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige steuerliche Vorteile der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen, die Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 betreffen, an die Porsche SE zu erstatten. Basierend auf dem Ergebnis der inhaltlich abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2009 ergibt sich für die Porsche SE ein Ausgleichsanspruch gegenüber der Volkswagen AG in Höhe von rund 0,2 Mrd. €, welcher im dritten Quartal 2023 als Sonstiger betrieblicher Aufwand im Konzernabschluss erfasst wurde. Der Ausgleich erfolgte im vierten Quartal 2023. Der Anspruch wurde auf Basis der entsprechenden Regelungen in der Steuerklausel des Einbringungsvertrages geprüft und dem Grunde und der Höhe nach durch externe Prüfer bestätigt.

Bezüglich der bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH hatten sich die Porsche SE und die Volkswagen AG im Rahmen der Grundlagenvereinbarung wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) hatten sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen sich in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart GmbH ergebende steuerliche Belastungen (z.B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Hätten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Holding Stuttgart GmbH, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, hätte sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche SE der für die Übertragung des verbleibenden 50,1 %igen Anteils an der Porsche Holding Stuttgart GmbH von der Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile erhöht. Diese Regelung wurde im Rahmen des Einbringungsvertrags dahingehend übernommen, dass die Porsche SE in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile aus einer infolge der Einbringung entstehenden Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG hat. Im Rahmen der Einbringung wurde zudem vereinbart, dass die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH sowie deren Tochterunternehmen von Steuern freistellt, sofern es durch von der Porsche SE vorgenommene oder unterlassene Maßnahmen bei oder nach Umsetzung der Einbringung zu einer Nachversteuerung 2012 bei diesen Gesellschaften kommen sollte. Auch in diesem Fall hat die Porsche SE einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile, die sich bei einem derartigen Vorgang auf Ebene der Volkswagen AG oder einem ihrer Tochterunternehmen ergeben.

Im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden weitere Verträge geschlossen und Erklärungen abgegeben, dazu zählen im Wesentlichen:

- Die Porsche SE stellt ihre im Rahmen der Betriebseinbringung eingebrachten Tochterunternehmen sowie die Porsche Holding Stuttgart GmbH und die Porsche AG und deren Tochterunternehmen von bestimmten Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart GmbH, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Optionen auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart GmbH nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei der Gesellschaft anfallenden Steuern frei.
- Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Im Zuge des Börsengangs der Porsche AG und des Stammaktienverkaufs an die Porsche SE im Geschäftsjahr 2022 haben die Porsche SE und die Volkswagen AG unter anderem auch eine „Ablauf- und Anpassungsvereinbarung sowie Vereinbarung zur Anpassung der Grundlagenvereinbarung" abgeschlossen. Diese führte unter anderem zur Anpassung der in der Grundlagenvereinbarung enthaltenen Regelungen zur Organbesetzung der Porsche AG.

Börsengang der Porsche AG

Am 28. September 2022 hat Volkswagen 25 % der Vorzugsaktien (inklusive Mehrzuteilungen) ihrer Tochtergesellschaft Porsche AG bei Investoren platziert. Diese Vorzugsaktien werden seit dem Folgetag an der Börse gehandelt. Seit Beendigung der Stabilisierungsperiode am 11. Oktober 2022 beträgt der Free-Float der Vorzugsaktien 24,2 % des Vorzugsaktienkapitals der Porsche AG. Grundlage für den Börsengang war eine umfassende Einigung über den Abschluss mehrerer Verträge zwischen Volkswagen und der Porsche SE. In diesem Zusammenhang haben beide Parteien auch vereinbart, dass die Porsche SE 25 % der Stammaktien zuzüglich einer Stammaktie an der Porsche AG von Volkswagen erwirbt. Die Veräußerung dieser Stammaktien an der Porsche AG durch die Porsche SE unterliegt bis zum Jahr 2027 Beschränkungen.

Im Rahmen des Aktienkaufvertrags übernahm die Volkswagen AG als Garantiegeberin mehrere Garantien gegenüber der Porsche SE, die die Porsche SE im Wesentlichen so stellen wie die Erwerber der Vorzugsaktien im Rahmen des Börsengangs. Darüber hinaus übernimmt die Volkswagen AG wenige weitere marktübliche und überwiegend auf die positive Kenntnis der Volkswagen AG begrenzte Garantien.

Aufgrund des Beschlusses auf der außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 16. Dezember 2022 bestand die Verpflichtung zur Zahlung einer Sonderdividende, was zu einer Gesamtverpflichtung gegenüber den Anteilseignern der Volkswagen AG in Höhe von 9,6 Mrd. € zum 31. Dezember 2022 führte. Auf die Porsche SE entfielen hiervon 3,1 Mrd. €.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich auf eine Aufrechnung der Verpflichtung gegenüber der Porsche SE auf Zahlung der Sonderdividende mit dem Anspruch der Volkswagen AG auf die Zahlung des noch ausstehenden Kaufpreises für die zweite Tranche der Stammaktien geeinigt. Die Kaufpreisforderung und die Dividendenverbindlichkeit wurden daher im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 saldiert ausgewiesen. Mit der Zahlung der Sonderdividende am 9. Januar 2023 wurde die Aufrechnung vollzogen.

Im Zusammenhang mit dem Börsengang der Porsche AG war die Volkswagen AG außerdem im Jahr 2022 Verpflichtungen im Hinblick auf Dividendenzahlungen der Porsche AG eingegangen. Die entsprechende Dividende wurde auf der ordentlichen Hauptversammlung der Porsche AG am 28. Juni 2023 in gleichem Umfang beschlossen und am 3. Juli 2023 gezahlt. Davon entfielen 114 Mio. € auf die Porsche SE.

Die Volkswagen AG und die Porsche SE haben sich im Zusammenhang mit dem Börsengang und dem Stammaktienverkauf an die Porsche SE auf eine maßgebliche Teilhabe von Vertretern der Porsche SE im Aufsichtsrat der Porsche AG geeinigt. Letztentscheidungsrechte der von Volkswagen bestimmten Anteilseignervertreter im Aufsichtsrat im Hinblick auf die Lenkung der maßgeblichen Tätigkeiten im Sinne des IFRS 10 bei der Porsche AG stellen eine Beherrschung durch die Volkswagen AG weiterhin sicher.

Für detailliertere Informationen wird auf die Erläuterungen im Konzernabschluss zum 31. Dezember 2022 verwiesen.

Weitere Angaben über die Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24

Die folgenden Tabellen zeigen das Lieferungs- und Leistungsvolumen sowie ausstehende Forderungen und Verpflichtungen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und nahestehenden Personen und Unternehmen:

	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
Mio. €	2023	2022	2023	2022
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	4	4	0	0
Aufsichtsräte	2	1[1]	4	1
Vorstandsmitglieder	1	0	0	0
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.401	1.123	2.138	1.707
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	17.355	16.284	1.573	897
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	422	326	3.086	2.582
Versorgungspläne	2	1	3	4
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	0	0	1	1
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	10	15	4	5

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHLIESSLICH VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
Mio. €	31.12.2023	31.12.2022	31.12.2023	31.12.2022[2]
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	0	1	0	136
Aufsichtsräte	0	0	187	276
Vorstandsmitglieder	0	0	66	54
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.780	1.326[1]	2.332	1.865
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	15.687	13.965[1]	4.864	2.740
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	775	614[1]	8.647	1.096
Versorgungspläne	2	1	0	0
Sonstige nahestehende Personen oder Unternehmen	0	0	13	52
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	255	1	1.127

1 Das Vorjahr wurde angepasst.
2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IFRS 17 in der Angabe „Auswirkungen neuer beziehungsweise geänderter IFRS").

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 2.450 Mio. € (Vorjahr: 2.781 Mio. €) nicht enthalten. Weiterhin beinhalten die Tabellen ebenfalls nicht die an die Porsche SE gezahlten Dividenden in Höhe von 1.529 Mio. € (im Vorjahr: gezahlte beziehungsweise verrechnete Dividenden in Höhe von 4.231 Mio. €) sowie die an das Land Niedersachsen gezahlte Dividende in Höhe von 1.638 Mio. € (Vorjahr: 443 Mio. €).

Die Entwicklung der erbrachten sowie empfangenen Lieferungen und Leistungen an und von Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen betrifft im Wesentlichen die Zulieferungen an die und von den chinesischen Joint Venture-Gesellschaften. Die Entwicklung der empfangenen Lieferungen und Leistungen von Aufsichtsräten betrifft im Wesentlichen höhere Zinszahlungen für Direktbankeinlagen aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 12.068 Mio. € (Vorjahr angepasst: 10.310 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.234 Mio. € (Vorjahr angepasst: 3.451 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 1.266 Mio. € (Vorjahr angepasst: 713 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 199 Mio. € (Vorjahr angepasst: 219 Mio. €).

Neben den Verbindlichkeiten gegenüber assoziierten Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen bestehen langfristige Abnahmeverpflichtungen aus Batteriebeschaffungsverträgen mit Unternehmen der Northvolt Gruppe.

Im Vorjahr waren in den Verbindlichkeiten gegenüber der Porsche SE die Sonderdividende der Volkswagen AG nach Saldierung mit der Kaufpreisforderung für die zweite Tranche der Stammaktien in Höhe von 22 Mio. € sowie die Verpflichtung aus der Dividende der Porsche AG in Höhe von 114 Mio. € enthalten. In den Verbindlichkeiten gegenüber dem Land Niedersachsen war im Vorjahr die Sonderdividende der Volkswagen AG in Höhe von 1.125 Mio. € enthalten. Zum 31. Dezember 2023 bestehen keine Verbindlichkeiten und Verpflichtungen aus Dividenden gegenüber der Porsche SE und dem Land Niedersachsen.

In den ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen sind zweifelhafte Forderungen enthalten, welche in Höhe von 26 Mio. € (Vorjahr: 49 Mio. €) wertberichtigt wurden. Im Geschäftsjahr fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 14 Mio. € (Vorjahr: 40 Mio. €) an. Die Veränderung betrifft im Wesentlichen ein gewährtes Darlehen an ein Gemeinschaftsunternehmen.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 150 Mio. € (Vorjahr: 296 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat im Geschäftsjahr Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 1.456 Mio. € (Vorjahr: 2.854 Mio. €) getätigt.

Die Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsräten und sonstigen nahestehenden Personen beinhalten wie im Vorjahr im Wesentlichen verzinsliche Bankguthaben von Aufsichtsräten und sonstigen nahestehenden Personen, die zu marktüblichen Konditionen bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns angelegt wurden.

Die Verpflichtungen gegenüber dem Vorstand enthalten ausstehende Salden für den Jahresbonus, die Fair Values der den Vorstandsmitgliedern gewährten Performance Shares sowie die Pensionsrückstellungen in Höhe von 59,8 Mio. € (Vorjahr: 50,0 Mio. €).

Über die oben genannten Werte hinaus sind für Vorstand und Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns folgende Aufwendungen für die im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

€	2023	2022
Kurzfristig fällige Leistungen	39.794.902	44.535.627
Leistungen auf Basis von Performance Shares und virtuellen Aktien	19.064.922	16.482.035
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses (nur Dienstzeitaufwand)	5.382.815	9.475.563
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	10.408.232	36.802.931
	74.650.871	**107.296.157**

Den angestellten Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat steht weiterhin ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags zu. Dies gilt entsprechend für den Vertreter der leitenden Angestellten im Aufsichtsrat.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder. Die Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen die Zusagen an Herrn Duesmann, der am 31. August 2023 aus dem Vorstand ausgeschieden ist (Vorjahr: Ausscheiden von Herrn Diess, Frau Wortmann und Herrn Aksel).

47. Mitteilungen und Veröffentlichungen von Veränderungen des Stimmrechtsanteils an der Volkswagen AG nach Wertpapierhandelgesetz

Porsche

1) Die Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil der Porsche Automobil Holding SE an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76 % (149.696.680 Stimmrechte) beträgt.

2) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass der Stimmrechtsanteil des jeweiligen Mitteilenden an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag 50,76% (149.696.680 Stimmrechte) beträgt. Sämtliche vorgenannten 149.696.680 Stimmrechte sind dem jeweiligen Mitteilenden nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die den Mitteilenden zugerechneten Stimmrechte werden über Tochterunternehmen im Sinne von § 22 Abs. 3 WpHG gehalten, deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt und die in den Klammern angegeben sind:

Mag. Josef Ahorner, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mag. Louise Kiesling, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Oliver Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Kai Alexander Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Mark Philipp Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche, Österreich
(Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche, Österreich
(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Peter Daniell Porsche, Österreich
(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Wolfgang Porsche, Deutschland
(Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich
(Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg/Österreich
(Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
(Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg/Österreich
(Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland),

Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Gerhard Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg/Österreich
(Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald/Deutschland
(Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familien Porsche-Daxer-Piech Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dr. Hans Michel Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dr. Hans Michel Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland),

Hans Michel Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch, Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich; Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich),

Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Wien/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland; Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich),

Dipl.-Ing. Dr. h.c. Ferdinand Piëch GmbH, Salzburg/Österreich
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland; Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland),

Ferdinand Piech GmbH, Grünwald/Deutschland
(Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland).

3) Die Porsche Holding Gesellschaft m.b.H., Salzburg/Österreich, und die Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft am 5. Januar 2009 jeweils die Schwelle von 50 % überschritten hat und zu diesem Tag jeweils 53,13 % (156.702.015 Stimmrechte) beträgt.

Sämtliche vorgenannten 156.702.015 Stimmrechte sind der Porsche Holding Gesellschaft m.b.H. nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:
– Porsche GmbH, Salzburg/Österreich;
– Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
– Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

Von den vorgenannten 156.702.015 Stimmrechten sind der Porsche GmbH, Salzburg/Österreich, 50,76 % der Stimmrechte (149.696.753 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 S. 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die Unternehmen, über die die Stimmrechte gehalten werden und deren zugerechneter Stimmrechtsanteil 3 % oder mehr beträgt, sind:
– Porsche GmbH, Stuttgart/Deutschland;
– Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland.

4) Die Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG mitgeteilt, dass ihr (indirekter) Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft, Wolfsburg, Deutschland, am 29. September 2010 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,74 % der Stimmrechte (149.696.680 Stimmrechte) betragen hat.

Davon sind der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG 50,74 % der Stimmrechte (149.696.680 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Porsche Wolfgang 1. Beteiligungs GmbH & Co. KG zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der Volkswagen Aktiengesellschaft jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald, Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald, Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

Die Stimmrechte wurden nicht durch Ausübung eines durch Finanzinstrumente nach § 25 Abs. 1 Satz 1 WpHG verliehenen Erwerbsrechts erlangt.

5) Die LK Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 12.08.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 10.08.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat.

Davon sind der LK Holding GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der LK Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart; Familien Porsche-Kiesling Beteiligung GmbH, Grünwald; Louise Daxer-Piech GmbH, Grünwald.

6) Die Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH 50,73% der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

7) Die Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Beta Beteiligungs GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Beta Beteiligungs GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

8) Die Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Louise Daxer-Piech GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Louise Daxer-Piech GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald; Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

9) Die Ahorner Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 11.09.2013 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 11.09.2013 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ahorner Holding GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ahorner Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Louise Daxer-Piech GmbH, Salzburg, Österreich; Ahorner Beta Beteiligungs GmbH, Grünwald; Ahorner Alpha Beteiligungs GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

10) Die Porsche Wolfgang 1. Beteiligungsverwaltungs GmbH, Stuttgart, Deutschland, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 16. Dezember 2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 15. Dezember 2014 die Schwellen von 50 %, 30 %, 25 %, 20 %, 15 %, 10 %, 5 % und 3 % der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tag 0 % der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

11) Die Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 17. Dezember 2014 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 15. Dezember 2014 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

12) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 jeweils mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag jeweils 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat:

– Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Österreich,
– Dr. Dr. Christian Porsche, Österreich,
– Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Österreich.

Davon sind jedem der vorgenannten Mitteilenden jeweils 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die ihnen zugerechneten Stimmrechte werden dabei jeweils über folgende von ihnen kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten:

Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH, Salzburg; Wolfgang Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

13) Die Familie Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 50 %, 30 %, 25 %, 20 %, 15 %, 10 %, 5 % und 3 % der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tage 0 % der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

14) Die Ferdinand Porsche Privatstiftung, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 50 %, 30 %, 25 %, 20 %, 15 %, 10 %, 5 % und 3 % der Stimmrechte unterschritten und zu diesem Tage 0 % der Stimmrechte (0 Stimmrechte) betragen hat.

15) Die Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 15.07.2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten:

Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

16) Folgende Personen haben uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 20.07.2015 jeweils mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 14.07.2015 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag jeweils 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat:

- Dr. Geraldine Porsche, Österreich,
- Diana Porsche, Österreich,
- Felix Alexander Porsche, Deutschland.

Davon sind jedem der vorgenannten Mitteilenden jeweils 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen. Die ihnen zugerechneten Stimmrechte werden dabei jeweils über folgende von ihnen kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten:

Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung, Salzburg; Familie Porsche Holding GmbH, Salzburg; Ing. Hans-Peter Porsche GmbH, Salzburg; Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Porsche Holding GmbH, Salzburg; Prof. Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Salzburg; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Anton Porsche GmbH, Salzburg; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; LK Holding GmbH, Salzburg; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

17) Die Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH, Salzburg, Österreich, hat uns gemäß § 21 Abs. 1 WpHG am 4. August 2015 mitgeteilt, dass ihr Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, Deutschland, am 31. Juli 2015 die Schwellen von 3 %, 5 %, 10 %, 15 %, 20 %, 25 %, 30 % und 50 % der Stimmrechte überschritten und zu diesem Tag 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) betragen hat. Davon sind der Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH 50,73 % der Stimmrechte (149.696.681 Stimmrechte) nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 1 WpHG zuzurechnen.

Die der Ferdinand Porsche Familien-Holding GmbH zugerechneten Stimmrechte werden dabei über folgende von ihr kontrollierte Unternehmen, deren Stimmrechtsanteil an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT jeweils 3 % oder mehr beträgt, gehalten: Hans-Peter Porsche GmbH, Grünwald; Ferdinand Alexander Porsche GmbH, Grünwald; Gerhard Porsche GmbH, Grünwald; Louise Kiesling GmbH, Grünwald; Familie Porsche Beteiligung GmbH, Grünwald; Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart.

18) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 03.06.2016

1. Angaben zum Emittenten
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Grund der Mitteilung
☐ Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
☒ Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
☐ Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
☐ Sonstiger Grund:

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Name:	Registrierter Sitz und Staat:
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.- Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	

4. Namen der Aktionäre mit 3 % oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.
Porsche Automobil Holding SE

5. Datum der Schwellenberührung
01.06.2016

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten
neu	52,22%	52,22%	52,22%	295089818
letzte Mitteilung	50,73%	n/a%	0,00%	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG)				
ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	154093681	0%	52,22%
Summe	**154093681**		**52,22%**	

b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG				
Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				%
		Summe		**%**

b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG					
Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
Einbringungsvertrag	n/a	n/a	physisch	154093681	52,22%
			Summe	**154093681**	**52,22%**

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen

☐ Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).

☒ Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	52,22%	52,22%
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%
Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG
(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)
Datum der Hauptversammlung:
Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

19) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 03.06.2016

1. Angaben zum Emittenten
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Grund der Mitteilung
☐ Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
☒ Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
☐ Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
☐ Sonstiger Grund:

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen
Name: Registrierter Sitz und Staat:
Herr Dr. Wolfgang Porsche

4. Namen der Aktionäre mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.
Porsche Automobil Holding SE

5. Datum der Schwellenberührung
01.06.2016

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des
neu	52,22%	52,22%	52,22%	295089818
letzte Mitteilung	50,76%	n/a%	0,00%	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG)				
ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	154093681	0%	52,22%
Summe	**154093681**		**52,22%**	

b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG				
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				%
		Summe		**%**

b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG					
Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
Einbringungsvertrag	n/a	n/a	physisch	154093681	52,22%
			Summe	**154093681**	**52,22%**

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen

☐ Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).

☒ Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Dr. Wolfgang Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	52,22%	52,22%
Dr. Wolfgang Porsche	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%
Dr. Wolfgang Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien- Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG
(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)
Datum der Hauptversammlung:
Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

20) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 17.06.2016

1. Angaben zum Emittenten
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Grund der Mitteilung
☐ Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
☒ Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
☐ Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
☒ Sonstiger Grund: Konzernmitteilung aufgrund konzerninterner Umstrukturierung

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen

Name:	Registrierter Sitz und Staat:
Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	

4. Namen der Aktionäre mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.
Porsche Automobil Holding SE

5. Datum der Schwellenberührung
15.06.2016

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten
neu	52,22%	0,00%	52,22%	295089818
letzte Mitteilung	52,22%	52,22%	52,22%	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG)				
ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)	Direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)
DE0007664005	0	154093681	0%	52,22%
Summe	**154093681**		**52,22%**	

b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG				
Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				%
		Summe		**%**

b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG					
Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
					%
			Summe		**%**

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen

☐ Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).

☒ Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher
Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Familie WP Holding GmbH	%	%	%
Dr. Wolfgang Porsche Holding GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%
Dr. Wolfgang Porsche, Dr. Dr. Christian Porsche, Dipl.-Design. Stephanie Porsche-Schröder, Ferdinand Rudolf Wolfgang Porsche, Felix Alexander Porsche	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien-Privatstiftung	%	%	%
Ferdinand Porsche Familien- Holding-GmbH	%	%	%
Ferdinand Alexander Porsche GmbH	%	%	%
Familie Porsche Beteiligung GmbH	%	%	%
Porsche Automobil Holding SE	52,22%	%	52,22%

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG
(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)
Datum der Hauptversammlung:
Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

21) Veröffentlichung gemäß § 26 Abs. 1 WpHG vom 10.11.2017

1. Angaben zum Emittenten
VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Berliner Ring 2, 38440 Wolfsburg, Deutschland

2. Grund der Mitteilung
☐ Erwerb/Veräußerung von Aktien mit Stimmrechten
☐ Erwerb/Veräußerung von Instrumenten
☐ Änderung der Gesamtzahl der Stimmrechte
☒ Sonstiger Grund: Veräußerung eines Tochterunternehmens

3. Angaben zum Mitteilungspflichtigen
Name: Registrierter Sitz und Staat:
Herr Hon.-Prof. Dr. techn. h.c. Dipl.-Ing. ETH Ferdinand Karl Piëch, Geburtsdatum: 17.04.1937

4. Namen der Aktionäre mit 3% oder mehr Stimmrechten, wenn abweichend von 3.

5. Datum der Schwellenberührung
08.11.2017

6. Gesamtstimmrechtsanteile

	Anteil Stimmrechte (Summe 7.a.)	Anteil Instrumente (Summe 7.b.1. + 7.b.2.)	Summe Anteile (Summe 7.a. + 7.b.)	Gesamtzahl der Stimmrechte des Emittenten
neu	0,00%	0,00%	0,00%	295089818
letzte Mitteilung	50,76%	n/a%	n/a%	

7. Einzelheiten zu den Stimmrechtsbeständen
a. Stimmrechte (§§ 21, 22 WpHG)

ISIN	absolut		in %	
	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)	direkt (§ 21 WpHG)	zugerechnet (§ 22 WpHG)
DE0007664005	**0**	**0**	0,00%	0,00%
Summe	**0**		**0,00 %**	

b.1. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 1 WpHG

Art des Instruments	Fälligkeit/Verfall	Ausübungszeitraum/ Laufzeit	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
				%
		Summe		**%**

b.2. Instrumente i.S.d. § 25 Abs. 1 Nr. 2 WpHG

Art des Instruments	Fälligkeit/ Verfall	Ausübungszeitraum/Laufzeit	Barausgleich oder physische Abwicklung	Stimmrechte absolut	Stimmrechte in %
					%
			Summe		**%**

8. Informationen in Bezug auf den Mitteilungspflichtigen

☒ Mitteilungspflichtiger (3.) wird weder beherrscht noch beherrscht Mitteilungspflichtiger andere Unternehmen mit melderelevanten Stimmrechten des Emittenten (1.).

☐ Vollständige Kette der Tochterunternehmen beginnend mit der obersten beherrschenden Person oder dem obersten beherrschenden Unternehmen:

Unternehmen	Stimmrechte in %, wenn 3% oder höher	Instrumente in %, wenn 5% oder höher	Summe in %, wenn 5% oder höher

9. Bei Vollmacht gemäß § 22 Abs. 3 WpHG

(nur möglich bei einer Zurechnung nach § 22 Abs. 1 Satz 1 Nr. 6 WpHG)

Datum der Hauptversammlung:

Gesamtstimmrechtsanteil nach der Hauptversammlung: % (entspricht Stimmrechten)

10. Sonstige Erläuterungen
Diese Stimmrechtsmitteilung erfolgt gleichzeitig mit befreiender Wirkung für die Dipl.Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, und die Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Salzburg. Auf Grund der Veräußerung der Beteiligung an der Auto 2015 Beteiligungs GmbH durch die Dipl.Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, werden auch der Dipl.Ing. Dr. h.c. Ferdinand K. Piech GmbH, Salzburg, und der Ferdinand Karl Alpha Privatstiftung, Salzburg, keine Stimmrechte an der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT mehr zugerechnet.

Qatar

Wir haben folgende Mitteilung erhalten:

(1) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of the State of Qatar, acting by and through the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the State of Qatar pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to the State of Qatar pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more:

(aa) Qatar Investment Authority, Doha, Qatar;
(bb) Qatar Holding LLC, Doha, Qatar;
(cc) Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Luxembourg;
(dd) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands.

(2) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of the Qatar Investment Authority, Doha, Qatar, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise by Qatar Holding LLC of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) all of which are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to the Qatar Investment Authority pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (bb) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more.

(3) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and behalf of Qatar Holding LLC, Doha, Qatar, that its direct and indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft

(a) exceeded the threshold of 10 % on December 17, 2009 and amounted to 13.71 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (40,440,274 voting rights) as per this date

(i) 6.93 % (20,429,274 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78 % (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

(b) exceeded the threshold of 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date

(i) 3.29 % (9,708,738 voting rights) of which have been obtained by the exercise of financial instruments within the meaning of article 25, section 1, sentence 1 of the WpHG on that date granting the right to acquire shares in Volkswagen Aktiengesellschaft, and

(ii) 6.78 % (20,011,000 voting rights) of which are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding LLC pursuant to lit. (a) and (b) above are held via the entities as set forth in (1) (cc) through (dd) which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more.

Wir haben folgende Mitteilung erhalten:

(1) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l., Luxembourg, Luxembourg, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no.1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. are held via the following entities which are controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amount to 3 % each or more:
(a) Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands;
(b) Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany.

(2) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Netherlands B.V., Amsterdam, The Netherlands, that its indirect voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date, all of which are attributed to Qatar Holding Luxembourg II S.à.r.l. pursuant to article 22, section 1, sentence 1 no. 1 of the WpHG.

Voting rights that are attributed to Qatar Holding Netherlands B.V. are held via the entity as set forth in (1) (b) which is controlled by it and whose attributed proportion of voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft amounts to 3 % or more.

(3) Pursuant to article 21, section 1 of the WpHG we hereby notify for and on behalf of Qatar Holding Germany GmbH, Frankfurt am Main, Germany, that its direct voting rights in Volkswagen Aktiengesellschaft exceeded the thresholds of 3 %, 5 %, 10 % and 15 % on December 18, 2009 and amounted to 17.00 % of the voting rights of Volkswagen Aktiengesellschaft (50,149,012 voting rights) as per this date.

Land Niedersachsen

Das Land Niedersachsen hat unter dem 8. Januar 2024 mitgeteilt, dass das Land Niedersachsen zum 31. Dezember 2023 insgesamt 59.022.390 Stammaktien der Volkswagen AG hält. Hiervon werden 520 VW-Stammaktien direkt und 59.021.870 Stammaktien indirekt über die landeseigene Hannoversche Beteiligungsgesellschaft Niedersachsen mbH (HanBG) gehalten.

48. Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 17. November 2023 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Volkswagen AG auf der Homepage www.volkswagen-group.com/erklaerungen dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der TRATON SE haben im Dezember 2023 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage https://ir.traton.com/websites/traton/German/5000/corporate-governance.html dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG haben im Dezember 2023 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage https://investorrelations.porsche.com/de/corporate-governance dauerhaft zugänglich gemacht.

49. Vergütung von Vorstand und Aufsichtsrat

Die den Mitgliedern des Vorstands gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 51,1 Mio. € (Vorjahr: 58,5 Mio. €).

Im Rahmen des Performance-Share-Plans wurden den aktiven Mitgliedern des Vorstands für das Geschäftsjahr 2023 insgesamt 169.465 Performance Shares zugeteilt (Vorjahr: 133.775), deren Wert sich im Zuteilungszeitpunkt auf 18,8 Mio. € (Vorjahr: 19,2 Mio. €) belief.

Im Geschäftsjahr 2023 wurden den Mitgliedern des Vorstands im Rahmen des Performance-Share-Plans keine Vorschüsse mehr gewährt. Insgesamt wurden im Geschäftsjahr keine Vorschüsse mit Auszahlungen aus dem Performance-Share-Plan verrechnet (Vorjahr: 1,4 Mio. €).

Die den Mitgliedern des Aufsichtsrats gewährten Gesamtbezüge belaufen sich auf 7,5 Mio. € (Vorjahr: 5,3 Mio. €).

Pensionsansprüche und Leistungen an ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands

Den früheren Mitgliedern des Vorstands und deren Hinterbliebenen wurden 10,4 Mio. € (Vorjahr: 53,5 Mio. €) gewährt. Für diesen Personenkreis bestanden Rückstellungen für Pensionen von 290,3 Mio. € (Vorjahr: 273,3 Mio. €).

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht erläutert. Dort findet sich auch eine ausführliche Würdigung der einzelnen Vergütungskomponenten.

Wolfsburg, 20. Februar 2024

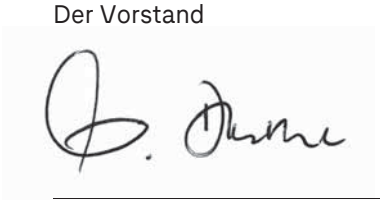
Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Wolfsburg, 20. Februar 2024

Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand



Oliver Blume

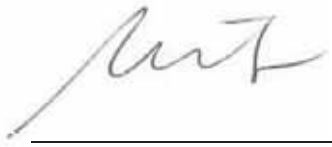
Arno Antlitz

Ralf Brandstätter

Gernot Döllner

Manfred Döss

Gunnar Kilian



Thomas Schäfer

Thomas Schmall-von Westerholt

Hauke Stars

Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Konzern-Gewinn- und Verlustrechnung und der Konzern-Gesamtergebnisrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023, der Konzernbilanz zum 31. Dezember 2023, der Konzern-Eigenkapitalentwicklung und der Konzern-Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 sowie dem Konzernanhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst wurde, der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 geprüft. Die in der Anlage genannten Bestandteile des Konzernlageberichts sowie die dort aufgeführten Informationen des Unternehmens außerhalb des Geschäftsberichts, auf die im Konzernlagebericht verwiesen wird, haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

- entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2023 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 und
- vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Wir geben kein Prüfungsurteil zu den in der Anlage genannten Bestandteilen des Konzernlageberichts ab.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen Anforderungen erfüllt.

Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Nachfolgend beschreiben wir die aus unserer Sicht besonders wichtigen Prüfungssachverhalte:

1. BILANZIELLE BEHANDLUNG DER RISIKOVORSORGEN FÜR DIE DIESELTHEMATIK

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Aufgrund von Hinweisen auf Unregelmäßigkeiten bei Abgasemissionen von Dieselmotoren in bestimmten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns leiteten Regierungsbehörden zahlreicher Länder (insbesondere in Europa, den USA und Kanada) in den vergangenen Jahren Untersuchungen ein, die noch nicht vollumfänglich abgeschlossen sind.

Als Ergebnis eigener und behördlicher Feststellungen wurden vom Volkswagen Konzern für die betroffenen Fahrzeuge in den verschiedenen Ländern teils unterschiedliche Maßnahmen durchgeführt, die Hard- und Softwaremaßnahmen, Fahrzeugrückkäufe, die frühzeitige Beendigung von Leasingverhältnissen sowie teilweise Ausgleichszahlungen an Fahrzeughalter umfassen. Die Hard- und Softwaremaßnahmen sind zum Bilanzstichtag weitestgehend abgeschlossen. Die Risikovorsorgen für die Dieselthematik umfassen im Wesentlichen Rückstellungen aus behördlichen und zivilrechtlichen Verfahren. Darüber hinaus bestehen rechtliche Risiken aus weiteren strafrechtlichen und behördlichen Verfahren sowie zivilrechtlichen Klagen insbesondere von Kunden und Wertpapierinhabern.

Die zum 31. Dezember 2023 gebildeten Rückstellungen und die im Konzernanhang ausgewiesenen Eventualverbindlichkeiten unterliegen infolge der andauernden umfangreichen strafrechtlichen und behördlichen Ermittlungen und Verfahren, der Komplexität der verschiedenen Sachverhalte und der Entwicklung der Rechtsprechung sowie der Marktbedingungen für gebrauchte Dieselfahrzeuge einem erheblichen Schätzrisiko. Ob und in welcher Höhe für die rechtlichen Risiken aus der Dieselthematik Rückstellungen zu bilden oder Eventualverbindlichkeiten anzugeben sind, ist dabei in hohem Maße durch die Einschätzungen und Annahmen der gesetzlichen Vertreter beeinflusst. Wie im Konzernanhang dargestellt, haben die gesetzlichen Vertreter bei ihren Einschätzungen und Annahmen insbesondere berücksichtigt, dass die Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten und inzwischen überwiegend abgeschlossenen Maßnahmen zur Aufklärung der Dieselthematik unverändert keine Bestätigung dafür ergeben haben, dass Vorstandsmitglieder der Gesellschaft vor Sommer 2015 Kenntnis von einer bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten.

Aufgrund der betragsmäßigen Bedeutung der bilanziellen Vorsorgen sowie des Umfangs der Annahmen und Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Zur Beurteilung des Ansatzes sowie der Bewertung der Rückstellungen für Rechtsrisiken und des Ausweises von Eventualverbindlichkeiten infolge der Dieselthematik haben wir im Rahmen einer risikoorientierten Auswahl bedeutsamer Vorgänge neben vorliegenden behördlichen Bescheiden und gerichtlichen Urteilen insbesondere Arbeitsergebnisse und Stellungnahmen von Experten, die durch die gesetzlichen Vertreter des Volkswagen Konzerns beauftragt wurden, gewürdigt. Darüber hinaus haben wir unter Einbindung eigener Rechts- und Forensik-Experten regelmäßig Gespräche mit der Rechtsabteilung sowie den von den gesetzlichen Vertretern des Volkswagen Konzerns beauftragten externen Rechtsanwälten geführt, um uns die aktuellen Entwicklungen und Gründe, die zu den Einschätzungen bezüglich der laufenden Verfahren geführt haben, erläutern zu lassen. Erhaltene externe Rechtsanwaltsbestätigungen haben wir mit der von den gesetzlichen Vertretern getroffenen Risikoeinschätzung abgeglichen. Zur Beurteilung der Vollständigkeit der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten erfolgte darüber hinaus auch eine regelmäßige Durchsicht öffentlich verfügbarer Informationen, wie z.B. der Medienberichterstattung.

Wir haben zudem das Mengen- und Wertgerüst der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten für einzelne Sachverhalte anhand eingegangener Klageschriften, geschlossener Vergleiche und ergangener Urteile stichprobenartig überprüft. Weiterhin haben wir in Bezug auf das Wertgerüst, soweit beobachtbar, die aktuellen Einschätzungen der gesetzlichen Vertreter mit Erfahrungswerten der Vergangenheit abgeglichen. Für wesentliche Zuführungen zu den Rückstellungen haben wir untersucht, inwieweit diese auf neuen Sachverhalten bzw. auf Änderungen in den Schätzparametern beruhen und hierzu entsprechende Nachweise eingeholt. Zur Analyse wesentlicher Inanspruchnahmen der Rückstellungen haben wir uns ein Verständnis über die eingerichteten prozessualen Kontrollen verschafft und in Stichproben untersucht, ob diese auf abgeschlossenen Vergleichen bzw. ergangenen Urteilen beruhen und entsprechende Zahlungen geleistet wurden.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der bilanziellen Behandlung der Risikovorsorgen für die Dieselthematik ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Die dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik einschließlich der Ausführungen zu den zugrunde liegenden Ursachen, zu der Kenntnislage von Vorstandsmitgliedern sowie zu den Auswirkungen auf diesen Abschluss sind in den Abschnitten „Wesentliche Ereignisse", „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu den „Schätzungen und Beurteilungen des Managements" und „Erläuterungen zur Bilanz" Textziffer 30 „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen", Textziffer 38 „Eventualverbindlichkeiten" und Textziffer 39 „Rechtsstreitigkeiten" des Konzernanhangs und im Konzernlagebericht im Kapitel „Risiko- und Chancenbericht", Abschnitt „Rechtsrisiken", dort im Unterabschnitt „Dieselthematik" enthalten.

2. WERTHALTIGKEIT DER GOODWILLS UND DER ERWORBENEN MARKENNAMEN

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Das Ergebnis der Ermittlung eines möglichen Wertminderungsbedarfs der Goodwills und der erworbenen Markennamen im Rahmen der vorgenommenen Wertminderungstests ist in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird grundsätzlich auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt.

Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Transformation des Kerngeschäfts hin zu Elektromobilität und Digitalisierung, dem Übergang zu autonom fahrenden Fahrzeugen sowie zunehmender umweltrechtlicher Auflagen bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung der Marktanteile der Elektrofahrzeuge und der zu erzielenden Margen sowie der langfristigen Wachstumsraten zu berücksichtigen sind. Diese Schätzungen der gesetzlichen Vertreter sind risikobehaftet und können angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden.

Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter bestehen darüber hinaus in der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten für Zwecke der Wertminderungstests, der Festlegung der jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze sowie der angenommenen langfristigen Wachstumsraten.

Vor diesem Hintergrund, der Wesentlichkeit der Goodwills und der erworbenen Markennamen in Relation zur Bilanzsumme, der der Bewertung zugrunde liegenden Komplexität sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume war der Wertminderungstest für die Goodwills und die erworbenen Markennamen im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Durchführung der Wertminderungstests vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen des IAS 36 unter Einbindung von Bewertungsexperten beurteilt. Dabei haben wir die rechnerische Richtigkeit der verwendeten Bewertungsmodelle nachvollzogen.

Wir haben auf Basis des internen Berichtswesens des Volkswagen Konzerns beurteilt, ob für die erworbenen Markennamen die Marken die niedrigste Ebene innerhalb des Volkswagen Konzerns darstellen, die unabhängig voneinander Zahlungsmittelzuflüsse generieren, und ob die Goodwills für interne Managementzwecke auf Ebene der Marken überwacht werden.

Den im Volkswagen Konzern eingerichteten Planungsprozess sowie den Prozess zur Durchführung der Werthaltigkeitstest haben wir analysiert und die im jeweiligen Prozess implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Effektivität beurteilt. Dabei haben wir uns auch mit den implementierten Kontrollen zur Überleitung der Planungen der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten in die Konzernplanung befasst. Als Ausgangspunkt haben wir die von den gesetzlichen Vertretern erstellte und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommene operative Fünf-Jahresplanung des Volkswagen Konzerns mit den Planwerten in den zugrunde liegenden Wertminderungstests abgeglichen. Die wesentlichen Prämissen der Planung für ausgewählte Marken, welchen wesentliche Goodwills sowie erworbene Markennamen zugeordnet sind, haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen sowie zur Beurteilung der Planungsgenauigkeit einen Abgleich mit den in der Vergangenheit realisierten Ergebnissen und Zahlungsmittelzuflüssen durchgeführt. Bei der Plausibilisierung der Inputdaten der Wertminderungstests haben wir unter anderem einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen vorgenommen, die den erwarteten Zahlungsmittelzuflüssen zugrunde liegen. Darüber hinaus haben wir Erwartungen zur Entwicklung der Marktanteile batterieelektrischer Fahrzeuge sowie die Auswirkungen auf die geplanten Investitionen sowie deren mittelbare Auswirkungen auf die von den gesetzlichen Vertretern erwarteten, nachhaltigen Zahlungsmittelzuflüsse untersucht.

Im Hinblick auf die Überleitung der Mittelfristplanung in die Langfristplanung haben wir die Plausibilität der angenommenen Wachstumsraten durch Abgleich mit beobachtbaren Daten beurteilt. Zur Beurteilung der verwen-

deten Diskontierungszinssätze und Wachstumsraten haben wir die bei deren Bestimmung herangezogenen Parameter anhand von öffentlich verfügbaren Informationen analysiert und die Ermittlung im Hinblick auf die sich dafür ergebenden Anforderungen des IAS 36 methodisch nachvollzogen.

Ferner haben wir die Sensitivitätsanalysen der gesetzlichen Vertreter beurteilt, um ein mögliches Wertminderungsrisiko bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen der Bewertung einschätzen zu können.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich der Werthaltigkeit der Goodwills und der erworbenen Markennamen keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der Goodwills und der erworbenen Markennamen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu den Immateriellen Vermögenswerten. Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit sowie zu den Angaben zu den Goodwills und zu den erworbenen Markennamen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu „Schätzungen und Beurteilungen des Managements" sowie „Erläuterungen zur Bilanz" Textziffer 12 „Immaterielle Vermögenswerte". Im Konzernlagebericht verweisen wir auf das Kapitel „Risiko- und Chancenbericht", Abschnitt „Risiken und Chancen", dort im Unterabschnitt „Risiken aus der Werthaltigkeit von Goodwill beziehungsweise Markennamen und aus Beteiligungen".

3. ANSATZ UND WERTHALTIGKEIT VON ENTWICKLUNGSKOSTEN

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Wesentliche Voraussetzungen für einen Ansatz von Entwicklungskosten als Vermögenswerte sind die Umsetzbarkeit der Entwicklungsprojekte (u.a. die Möglichkeit der technischen Realisierung, die Absicht zur Fertigstellung sowie die Fähigkeit zur Nutzung) sowie die erwartete Erzielung eines künftigen wirtschaftlichen Nutzens. Aufgrund der technologischen Transformation des Volkswagen Konzerns und damit verbundenen neuen Entwicklungsbereichen (u.a. hohen Investitionen in Elektromobilität, Software und autonomes Fahren) steigt die Komplexität von Forschungs- und Entwicklungsprojekten. Die Beurteilung der Projektumsetzbarkeit spielt in diesem Zusammenhang eine zunehmend bedeutsamere Rolle und ist mit erhöhten Ermessensspielräumen behaftet.

Solange noch keine planmäßige Abschreibung der aktivierten Entwicklungskosten erfolgt, sind diese mindestens einmal jährlich als Teil der zugehörigen zahlungsmittelgenerierenden Einheit einem Wertminderungstest auf Ebene der als zahlungsmittelgenerierende Einheiten definierten Marken zu unterziehen. Die Annahme der Erzielung künftigen wirtschaftlichen Nutzens sowie das Ergebnis der Überprüfung der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten im Rahmen der vorgenommenen Analysen und Wertminderungstests sind in hohem Maße davon abhängig, wie die gesetzlichen Vertreter die künftigen Zahlungsmittelzuflüsse einschätzen und die jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze bestimmen. Der erzielbare Betrag der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten wird grundsätzlich auf der Basis des Nutzungswerts unter Verwendung von Discounted-Cashflow-Modellen ermittelt.

Vor dem Hintergrund der fortlaufenden Transformation des Kerngeschäfts hin zu Elektromobilität und Digitalisierung, dem Übergang zu autonom fahrenden Fahrzeugen sowie zunehmender umweltrechtlicher Auflagen bestehen Unsicherheiten, die bei der Schätzung der Marktanteile der Elektrofahrzeuge und der zu erzielenden Margen sowie der langfristigen Wachstumsraten zu berücksichtigen sind. Wachstumserwartungen der gesetzlichen Vertreter sind risikobehaftet und können angesichts sich verändernder umweltrechtlicher Auflagen und Marktbedingungen revidiert werden.

Ermessensspielräume der gesetzlichen Vertreter bestehen darüber hinaus in der Festlegung der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten für Zwecke der Wertminderungstests, der Festlegung der jeweils verwendeten Diskontierungszinssätze sowie der angenommenen langfristigen Wachstumsraten.

Vor diesem Hintergrund der Wesentlichkeit der aktivierten Entwicklungskosten in Relation zur Bilanzsumme, der Höhe der Forschungs- und Entwicklungsaufwendungen insgesamt sowie der im Rahmen der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume waren der Ansatz von Entwicklungskosten sowie der Wertminderungstest im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den Prozess zur Abgrenzung der Forschungs- von den Entwicklungskosten, insbesondere im Hinblick auf die Aktivierungsvoraussetzungen, gewürdigt. In diesem Zusammenhang haben wir analytische Prüfungshandlungen, wie Vergleiche von Projektbudgets und Aktivierungsquoten, durchgeführt, Unterlagen zur Dokumentation der Projektumsetzbarkeit eingesehen und in Teilbereichen prozessbezogene Kontrollen getestet. Außerdem haben wir das Aktivierungskriterium des künftigen wirtschaftlichen Nutzens auf der Basis der Annahmen hinsichtlich der Zahlungsmittelzuflüsse der jeweiligen zahlungsmittelgenerierenden Einheit, der die aktivierten Entwicklungsleistungen zugeordnet werden, gewürdigt.

Darüber hinaus haben wir unter anderem das methodische Vorgehen zur Bestimmung der relevanten zahlungsmittelgenerierenden Einheiten und zur Durchführung der Wertminderungstests vor dem Hintergrund der entsprechenden Regelungen des IAS 36 unter Einbindung von Bewertungsexperten beurteilt. Dabei haben wir die rechnerische Richtigkeit der verwendeten Bewertungsmodelle nachvollzogen.

Den im Volkswagen Konzern eingerichteten Planungsprozess haben wir analysiert und die im Planungsprozess implementierten Kontrollen hinsichtlich ihrer Effektivität beurteilt. Als Ausgangspunkt haben wir die von den gesetzlichen Vertretern erstellte und vom Aufsichtsrat zur Kenntnis genommene operative Fünf-Jahresplanung des Volkswagen Konzerns mit den Planwerten in den zugrunde liegenden Wertminderungstests abgeglichen. Die wesentlichen Prämissen der Planung für die von uns im Rahmen einer Stichprobe ausgewählten Marken mit wesentlichen aktivierten Entwicklungskosten haben wir mit den gesetzlichen Vertretern besprochen sowie zur Beurteilung der Planungsgenauigkeit einen Abgleich mit den in der Vergangenheit realisierten Ergebnissen und Zahlungsmittelzuflüssen durchgeführt. Bei der Plausibilisierung der Inputdaten der Wertminderungstests haben wir unter anderem einen Abgleich mit allgemeinen und branchenspezifischen Markterwartungen vorgenommen, die den erwarteten Zahlungsmittelzuflüssen zugrunde liegen. Darüber hinaus haben wir Erwartungen zur Entwicklung der Marktanteile batterieelektrischer Fahrzeuge sowie die Auswirkungen auf die geplanten Investitionen sowie deren mittelbare Auswirkungen auf die, von den gesetzlichen Vertretern erwarteten, nachhaltigen Zahlungsmittelzuflüsse untersucht.

Im Hinblick auf die Überleitung der Mittelfristplanung in die Langfristplanung haben wir die Plausibilität der angenommenen Wachstumsraten durch Abgleich mit beobachtbaren Daten beurteilt. Zur Beurteilung der verwendeten Diskontierungszinssätze und Wachstumsraten haben wir die bei deren Bestimmung herangezogenen Parameter anhand von öffentlich verfügbaren Informationen analysiert und die Ermittlung im Hinblick auf die sich dafür ergebenden Anforderungen des IAS 36 methodisch nachvollzogen.

Ferner haben wir die Sensitivitätsanalysen der gesetzlichen Vertreter beurteilt, um ein mögliches Wertminderungsrisiko bei einer für möglich gehaltenen Änderung einer der wesentlichen Annahmen der Bewertung einschätzen zu können.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich hinsichtlich des Ansatzes und der Werthaltigkeit der aktivierten Entwicklungskosten keine Einwendungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der für die aktivierten Entwicklungskosten angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu den Immateriellen Vermögenswerten. Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit sowie zu den Angaben zu den aktivierten Entwicklungskosten verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu „Schätzungen und Beurteilungen des Managements" sowie „Erläuterungen zur Bilanz" Textziffer 12 „Immaterielle Vermögenswerte".

4. VOLLSTÄNDIGKEIT UND BEWERTUNG DER RÜCKSTELLUNGEN FÜR GEWÄHRLEISTUNGSVERPFLICHTUNGEN

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Die Ermittlung der Verpflichtungen aus Gewährleistungsansprüchen erfolgt auf der Basis des geschätzten Schadensverlaufs und des Kulanzverhaltens. Sofern außergewöhnliche technische Einzelrisiken erwartet werden, erfolgt eine gesonderte Einschätzung, ob und gegebenenfalls in welchem Umfang Maßnahmen zu ihrer Behebung notwendig sind und entsprechende Rückstellungen gebildet werden müssen.

Die Höhe der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen ist insgesamt bedeutsam. Darüber hinaus ergeben sich neben allgemeinen Ermessensspielräumen in der Auswahl der Bewertungsverfahren sowie der Einschätzung der Verpflichtungen zunehmend Schätzunsicherheiten aufgrund des steigenden Anteils von Hybrid- und batterieelektrischen Fahrzeugen mit geringen Erfahrungswerten in Bezug auf deren Schadensanfälligkeiten. Vor dem Hintergrund der Höhe des Rückstellungsbetrags und der bei der Bewertung vorhandenen Ermessensspielräume war die Vollständigkeit und Bewertung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen im Rahmen unserer Prüfung einer der bedeutsamsten Sachverhalte.

Prüferisches Vorgehen

Hinsichtlich der Bilanzierung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen haben wir uns mit den zugrunde liegenden Prozessen zur Erfassung der bisherigen Schadensfälle, zur Ermittlung und Bewertung des geschätzten zukünftigen Schadensverlaufes sowie zur Bildung der Rückstellungen befasst und in Teilbereichen Kontrollen getestet.

Vor dem Hintergrund der Unsicherheit in Bezug auf den geschätzten zukünftigen Schadensverlauf haben wir die zugrunde liegenden Bewertungsannahmen, insbesondere zu den erwarteten Schadensraten pro Fahrzeug und deren Kosten, mit Hilfe von Analysen auf der Basis von Vergangenheitsdaten beurteilt. Im Falle fehlender Erfahrungswerte wurden die zugrunde liegenden Annahmen der gesetzlichen Vertreter nachvollzogen und auf Basis von Vergangenheitsdaten für vergleichbare Sachverhalte plausibilisiert. Anhand der aus diesen Vergangenheitsdaten abgeleiteten Berechnungsgrundlagen haben wir die für die erwarteten Schadensfälle je Fahrzeug geschätzten Kosten nachvollzogen. Zur Beurteilung der Vollständigkeit der Rückstellungen haben wir darüber hinaus die für die Rückstellungsbildung zugrunde gelegte Anzahl der verkauften Fahrzeuge mit den Absatzmengen abgestimmt. Das Berechnungsschema der Rückstellungen haben wir, einschließlich der Abzinsung, methodisch und rechnerisch nachvollzogen.

Für wesentliche technische Einzelrisiken haben wir deren erwartete Schadenshäufigkeiten sowie die Ermittlung der erwarteten Kosten je Fall bzw. Fahrzeug auf der Grundlage von Dokumentationen über bisherige Schadensfälle, der Einsicht in Beschlüsse technischer Gremien und von Erörterungen mit den zuständigen Abteilungen beurteilt.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen hinsichtlich der Vollständigkeit und Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungsverpflichtungen ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den im Rahmen der Bilanzierung von Rückstellungen aus Gewährleistungsverpflichtungen angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ zu den „Schätzungen und Beurteilungen des Managements“ sowie „Erläuterungen zur Bilanz“ Textziffer 30 „Lang- und kurzfristige sonstige Rückstellungen“.

5. ERMITTLUNG DER ERWARTETEN RESTWERTE DER VERMIETETEN VERMÖGENSWERTE IM RAHMEN DES WERTHALTIGKEITSTESTS

Gründe für die Bestimmung als besonders wichtiger Prüfungssachverhalt

Im Bilanzposten Vermietete Vermögenswerte werden Fahrzeuge aus Operating-Leasingverträgen ausgewiesen. Die Werthaltigkeit der vermieteten Vermögenswerte hängt insbesondere vom erwarteten Restwert der vermieteten Fahrzeuge nach Ablauf der Vertragslaufzeit ab. Die erwarteten Restwerte werden vierteljährlich von der Gesellschaft überprüft. Dabei werden in Abhängigkeit von lokalen Besonderheiten und Erfahrungswerten aus der Gebrauchtwagenvermarktung fortlaufend aktualisierte interne und externe Informationen über Restwertentwicklungen in die Restwertprognosen einbezogen. Im Rahmen dessen sind insbesondere Annahmen bezüglich des zukünftigen Fahrzeugangebots und der Fahrzeugnachfrage sowie der Entwicklung der Fahrzeugpreise zu treffen.

Geringe Veränderungen in den der Bewertung zugrunde liegenden Parametern können zu deutlich voneinander abweichenden Bewertungen führen. Vor diesem Hintergrund war die Ermittlung der erwarteten Restwerte von im Rahmen von OperatingLeasingverträgen vermieteten Vermögenswerten im Rahmen des Werthaltigkeitstests ein besonders wichtiger Prüfungssachverhalt im Rahmen unserer Prüfung.

Prüferisches Vorgehen

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir den von der Gesellschaft implementierten Prozess zur Ermittlung und Überwachung der Restwerte auf mögliche Fehlerrisiken analysiert und uns ein Verständnis über die Prozessschritte und Kontrollen verschafft. Darauf aufbauend haben wir die Wirksamkeit der implementierten Kontrollen hinsichtlich der Ermittlung und Überwachung der erwarteten Restwerte getestet. Zur Beurteilung der für die Ermittlung der Restwerte verwendeten Prognosemodelle haben wir auf Basis der jeweiligen Modellkonzeptionen die Validierungskonzepte daraufhin beurteilt, ob die dort beschriebenen Validierungshandlungen eine Beurteilung der Prognosegüte des Modells ermöglichen. Wir haben untersucht, ob sich auf Basis der anhand der Validierungskonzepte durchgeführten Validierungshandlungen sowie auf Basis der durchgeführten Backtestings Hinweise auf Modellschwächen bzw. Anpassungsbedarfe der Modelle ergaben. Weiterhin haben wir beurteilt, ob die dem Prognosemodell zugrunde liegenden Modellannahmen sowie die verwendeten Parameter für die Ermittlung der erwarteten Restwerte nachvollziehbar dokumentiert sind. Dazu haben wir Nachweise über die verwendeten wesentlichen Ausgangsdaten und Annahmen in Bezug auf Laufleistung, Alter und Lebenszyklus der Fahrzeuge zur Ermittlung der Restwerte erlangt und in Bezug auf ihre Aktualität und Nachvollziehbarkeit untersucht. Die getroffenen Vermarktungsannahmen haben wir dahingehend beurteilt, ob sie mit branchenspezifischen und allgemeinen Markterwartungen sowie insbesondere mit aktuellen Vermarktungsergebnissen im Einklang stehen.

Aus unseren Prüfungshandlungen haben sich keine Einwendungen gegen die Ermittlung der erwarteten Restwerte von im Zusammenhang mit OperatingLeasingverträgen vermieteten Vermögenswerten im Rahmen des Werthaltigkeitstests ergeben.

Verweis auf zugehörige Angaben

Zu den bezüglich der für die vermieteten Vermögenswerte angewandten Bilanzierungs- und Bewertungsgrundlagen verweisen wir auf die Angabe im Konzernanhang im Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden zu „Vermietete Vermögenswerte". Für die damit in Zusammenhang stehenden Angaben zu Ermessensausübungen der gesetzlichen Vertreter und zu Quellen von Schätzungsunsicherheit verweisen wir auf die Angaben im Konzernanhang in den Abschnitten „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden" zu „Schätzungen und Beurteilungen des Managements" sowie „Erläuterungen zur Bilanz" Textziffer 14 „Vermietete Vermögenswerte und als Finanzinvestition gehaltene Immobilien".

Hinweis zur Hervorhebung eines Sachverhalts – Immanentes Risiko aufgrund von Unsicherheiten bezüglich der Rechtskonformität der Auslegung der EU-Taxonomieverordnung

Wir verweisen auf die Ausführungen der gesetzlichen Vertreter in Abschnitt „EU-Taxonomie" des Konzernlageberichts hinsichtlich der Angaben zur EU-Taxonomie. Dort wird beschrieben, dass die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte Formulierungen und Begriffe enthalten, die noch Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Die gesetzlichen Vertreter legen dar, wie sie die erforderlichen Auslegungen der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte vorgenommen haben. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht ist diesbezüglich nicht modifiziert.

Sonstige Informationen

Der Aufsichtsrat ist für den Bericht des Aufsichtsrats verantwortlich. Für die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex, die Bestandteil der Konzernerklärung zur Unternehmensführung ist, sowie für den Vergütungsbericht nach § 162 AktG sind die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat verantwortlich. Im Übrigen sind die gesetzlichen Vertreter für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die in der Anlage genannten Bestandteile des Geschäftsberichts.

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, Konzernlagebericht oder unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS FÜR DEN KONZERNABSCHLUSS UND DEN KONZERNLAGEBERICHT

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmenstätigkeit, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um

die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen, und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

VERANTWORTUNG DES ABSCHLUSSPRÜFERS FÜR DIE PRÜFUNG DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können;
- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsystem und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben;
- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben;
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann;
- beurteilen wir die Gesamtdarstellung, den Aufbau und den Inhalt des Konzernabschlusses einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt;
- holen wir ausreichende, geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Überwachung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile;
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns;
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger Mängel im internen Kontrollsystem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und die hierzu getroffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

Sonstige gesetzliche und andere rechtliche Anforderungen

VERMERK ÜBER DIE PRÜFUNG DER FÜR ZWECKE DER OFFENLEGUNG ERSTELLTEN ELEKTRONISCHEN WIEDERGABEN DES KONZERNABSCHLUSSES UND DES KONZERNLAGEBERICHTS NACH § 317 ABS. 3A HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei VWAG_JFB_Konzern_2023-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen" bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format") in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts" enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen" weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d.h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

ÜBRIGE ANGABEN GEMÄß ARTIKEL 10 EU-APRVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 10. Mai 2023 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 26. Juli 2023 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind seit dem Geschäftsjahr 2020 als Konzernabschlussprüfer der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

SONSTIGER SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der ESEF-Vermerk und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Martin Matischiok.

Anlage zum Bestätigungsvermerk:

1. NICHT INHALTLICH GEPRÜFTE BESTANDTEILE DES KONZERNLAGEBERICHTS

Folgende Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir nicht inhaltlich geprüft:

- die auf der im Konzernlagebericht angegebenen Internetseite veröffentlichte Konzernerklärung zur Unternehmensführung, die Bestandteil des Konzernlageberichts ist,
- die in Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ im Absatz „Überwachung der Wirksamkeit des Risikomanagementsystems und des internen Kontrollsystems“ enthaltenen lageberichtsfremden Angaben.

Lageberichtsfremde Angaben im Konzernlagebericht sind Angaben, die weder nach §§ 315, 315a bzw. nach §§ 315b bis 315d HGB vorgeschrieben, noch nach DRS 20 gefordert sind.

2. WEITERE SONSTIGE INFORMATIONEN

Die „Sonstigen Informationen" umfassen die folgenden Bestandteile des Geschäftsberichts, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung dieses Bestätigungsvermerks erlangt haben:

- den nichtfinanziellen Konzernbericht

Zu den „sonstigen Informationen“ zählen ferner weitere, für den Geschäftsbericht vorgesehene Bestandteile, von denen wir eine Fassung bis zur Erteilung des Bestätigungsvermerks erlangt haben, insbesondere die Abschnitte:

- Bericht des Aufsichtsrats
- An unsere Aktionäre
- Konzernbereiche
- Konzernerklärung zur Unternehmensführung
- Vergütungsbericht
- Versicherung der gesetzlichen Vertreter sowie
- Weitere Informationen

aber nicht der Konzernabschluss, nicht die in die inhaltliche Prüfung einbezogenen Konzernlageberichtsangaben und nicht unseren dazugehörigen Bestätigungsvermerk.

3. INFORMATIONEN DES UNTERNEHMENS AUßERHALB DES GESCHÄFTSBERICHTS, AUF DIE IM KONZERNLAGEBERICHT VERWIESEN WIRD

Der Konzernlagebericht enthält weitere Querverweise auf Internetseiten des Konzerns. Die Informationen, auf die sich die Querverweise beziehen, haben wir nicht inhaltlich geprüft.

Hannover, 1. März 2024

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Meyer
Wirtschaftsprüfer

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den beigefügten, zur Erfüllung des § 162 AktG aufgestellten Vergütungsbericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 einschließlich der dazugehörigen Angaben geprüft. Die Angaben zur Angemessenheit und Marktüblichkeit in Abschnitt „1. Grundsätze der Vorstandsvergütung", die über § 162 AktG hinausgehende Angaben des Vergütungsberichts darstellen, haben wir nicht inhaltlich geprüft.

VERANTWORTUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER UND DES AUFSICHTSRATS

Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des § 162 AktG entspricht. Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat sind auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

VERANTWORTUNG DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, abzugeben. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist.

Eine Prüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Vergütungsbericht enthaltenen Wertansätze einschließlich der dazugehörigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Vergütungsbericht einschließlich der dazugehörigen Angaben aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Wirtschaftsprüfer das interne Kontrollsystem, das relevant ist für die Aufstellung des Vergütungsberichts einschließlich der dazugehörigen Angaben. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsystems des Unternehmens abzugeben. Eine Prüfung umfasst auch die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern und dem Aufsichtsrat ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

PRÜFUNGSURTEIL

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2023 einschließlich der dazugehörigen Angaben in allen wesentlichen Belangen den Rechnungslegungsbestimmungen des § 162 AktG. Wir geben kein Prüfungsurteil ab zu dem Inhalt der oben genannten, über § 162 AktG hinausgehenden Angaben des Vergütungsberichts.

SONSTIGER SACHVERHALT – FORMELLE PRÜFUNG DES VERGÜTUNGSBERICHTS

Die in diesem Prüfungsvermerk beschriebene inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts umfasst die von § 162 Abs. 3 AktG geforderte formelle Prüfung des Vergütungsberichts, einschließlich der Erteilung eines Vermerks über diese Prüfung. Da wir ein uneingeschränktes Prüfungsurteil über die inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts abgeben, schließt dieses Prüfungsurteil ein, dass die Angaben nach § 162 Abs. 1 und 2 AktG in allen wesentlichen Belangen im Vergütungsbericht gemacht worden sind.

HAFTUNGSBESCHRÄNKUNG

Für die Durchführung des Auftrags und unsere Verantwortlichkeit und Haftung gelten, auch im Verhältnis zu Dritten, die „Allgemeinen Auftragsbedingungen für Wirtschaftsprüfer und Wirtschaftsprüfungsgesellschaften“ in der vom Institut der Wirtschaftsprüfer herausgegebenen Fassung vom 1. Januar 2017 (http://www.de.ey.com/IDW-Auftragsbedingungen).

Hannover, 1. März 2024

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Matischiok
Wirtschaftsprüfer

Hantke
Wirtschaftsprüfer

6

Weitere Informationen

460 Fünf-Jahres-Übersicht

461 Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

462 Glossar

465 Termine

Fünf-Jahres-Übersicht

	2023	2022[1]	2021	2020	2019
Mengendaten (in Tsd.)					
Absatz (Automobile)	**9.362**	**8.481**	**8.576**	**9.157**	**10.956**
im Inland	1.178	1.005	973	1.108	1.347
im Ausland	8.184	7.476	7.603	8.049	9.609
Produktion (Automobile)	**9.309**	**8.717**	**8.283**	**8.900**	**10.823**
im Inland	1.914	1.648	1.483	1.633	2.112
im Ausland	7.395	7.069	6.800	7.267	8.712
Belegschaft (im Jahresdurchschnitt)	**676**	**669**	**668**	**668**	**668**
im Inland	293	289	294	294	295
im Ausland	383	380	373	373	373
Finanzdaten (in Mio. €)					
Gewinn- und Verlustrechnung					
Umsatzerlöse	**322.284**	**279.050**	**250.200**	**222.884**	**252.632**
Kosten der Umsatzerlöse	–261.262	–226.866	–202.959	–183.937	–203.490
Bruttoergebnis	**61.022**	**52.184**	**47.241**	**38.947**	**49.142**
Vertriebskosten	–21.340	–19.840	–19.228	–18.407	–20.978
Verwaltungskosten	–12.724	–11.655	–10.420	–9.399	–9.767
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–4.382	1.421	1.682	–1.466	–1.437
Operatives Ergebnis	**22.576**	**22.109**	**19.275**	**9.675**	**16.960**
Finanzergebnis	618	–40	851	1.991	1.396
Ergebnis vor Steuern	**23.194**	**22.070**	**20.126**	**11.667**	**18.356**
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–5.266	–6.217	–4.698	–2.843	–4.326
Ergebnis nach Steuern	**17.928**	**15.852**	**15.428**	**8.824**	**14.029**
Personalaufwand	**49.755**	**47.002**	**43.677**	**40.516**	**42.913**
Bilanzstruktur (Stand 31.12.)					
Langfristige Vermögenswerte	360.694	339.853	328.261	302.170	300.608
Kurzfristige Vermögenswerte	239.644	224.159	200.347	194.944	187.463
Gesamtvermögen	**600.338**	**564.013**	**528.609**	**497.114**	**488.071**
Eigenkapital	189.912	178.328	146.154	128.783	123.651
davon Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	14.218	12.952	1.705	1.734	1.870
Langfristige Schulden	204.552	202.961	218.062	202.921	196.497
Kurzfristige Schulden	205.874	182.723	164.393	165.410	167.924
Gesamtkapital	**600.338**	**564.013**	**528.609**	**497.114**	**488.071**
Cashflow laufendes Geschäft	**19.356**	**28.496**	**38.633**	**24.901**	**17.983**
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	**28.031**	**25.454**	**24.181**	**18.372**	**20.076**
Finanzierungstätigkeit	**16.008**	**4.225**	**–7.754**	**7.637**	**–865**

1 Das Jahr 2022 wurde aufgrund der Neufassung des IFRS 17 angepasst.

Finanzwirtschaftliche Kennzahlen

%	2023	2022[1]	2021	2020	2019
Volkswagen Konzern					
Bruttomarge	18,9	18,7	18,9	17,5	19,5
Personalaufwandsquote	15,4	16,8	17,5	18,2	17,0
Operative Umsatzrendite	7,0	7,9	7,7	4,3	6,7
Umsatzrendite vor Steuern	7,2	7,9	8,0	5,2	7,3
Umsatzrendite nach Steuern	5,6	5,7	6,2	4,0	5,6
Eigenkapitalquote	31,6	31,6	27,6	25,9	25,3
Konzernbereich Automobile[2]					
Absatzveränderung zum Vorjahr[3]	+10,4	- 1,1	- 6,3	- 16,4	+0,5
Umsatzveränderung zum Vorjahr	+15,4	+12,7	+13,3	- 14,3	+5,7
Operative Umsatzrendite	7,0	7,1	6,4	3,7	6,5
EBITDA (in Mio. €)[4]	36.513	37.325	31.609	24.462	29.706
Kapitalrendite (RoI)[5]	12,3	12,0	10,4	6,5	11,2
Cashflow laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse	14,1	12,9	15,7	13,6	14,5
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft in % der Umsatzerlöse	10,1	10,8	11,5	10,1	9,4
Nettoliquidität in % der Umsatzerlöse des Konzerns	12,5	15,4	10,7	12,0	8,4
Sachinvestitionsquote in %	5,4	5,5	5,1	6,1	6,6
Forschungs- und Entwicklungskosten in % der Umsatzerlöse	8,1	8,1	7,6	7,6	6,7
Investitionsquote im Konzernbereich Automobile	13,5	13,6	12,6	13,7	13,3
Cash Conversion Rate	57,0	29,2	65,1	95,4	78,8
Eigenkapitalquote	47,8	45,1	40,1	38,1	37,6
Konzernbereich Finanzdienstleistungen					
Wachstum Bilanzsumme	12,0	2,6	5,6	0,7	7,9
Eigenkapitalrendite vor Steuern[6]	8,8	14,1	17,3	8,8	10,8
Eigenkapitalquote	14,8	16,1	14,5	13,2	12,8

1 Das Jahr 2022 wurde aufgrund der Neufassung des IFRS 17 angepasst.
2 Inklusive Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.
3 Inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.
4 Operatives Ergebnis zuzüglich des Saldos aus Zu-/Abschreibungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten, Vermietvermögen, Goodwill und Finanzanlagen gemäß Kapitalflussrechnung.
5 Zur Ermittlung siehe Kapitel „Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage“ unter der Überschrift Kapitalrendite (RoI) und Wertbeitrag im Berichtsjahr.
6 Ergebnis vor Steuern in Prozent des durchschnittlichen Eigenkapitals.

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Berufsfamilien
Zum Beispiel Elektronik, Logistik, Marketing oder Finanzen. Mit der Förderung der Qualifizierung in den Berufsfamilien wird nach und nach eine neue Lehr- und Lernkultur etabliert. Die Fachexperten werden aktiv in die Vermittlung des Fachwissens eingebunden, indem sie ihr Können und Wissen an ihre Kollegen weitergeben.

Big Data
Steht für neuartige Verfahren zur Analyse und Auswertung von Datenmengen, die zu groß und komplex sind, als dass sie mittels manueller oder herkömmlicher Verfahren verarbeitet werden könnten.

Bilanzielle CO_2-Neutralität
Bilanzielle Kohlenstoffdioxid (CO_2) Neutralität wird erreicht, wenn anthropogene CO_2 Emissionen weltweit durch die Vermeidung, Reduktion und Kompensation über einen spezifischen Zeitraum ausgeglichen werden. Dies schließt alle anderen relevanten Treibhausgase mit ein. Die Vermeidung und Reduktion bilden die Priorität für den Volkswagen Konzern.

Drehscheibenkonzept
Konzept einer flexiblen Fertigung, das es ermöglicht, sowohl innerhalb eines Werkes verschiedene Modelle mit variabler Tagesstückzahl zu produzieren als auch die Tagesstückzahl eines Modells zwischen zwei oder mehreren Werken zu variieren.

End-to-End-Elektronikarchitektur
Skalierbare Plattform von CARIAD zur sicheren und schnellen Verarbeitung von Daten im digital vernetzten Fahrzeug. Sie verbessert die Kommunikation zwischen Fahrzeug und Cloud und ermöglicht eine höhere Leistungsfähigkeit der Fahrzeuge.

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

Hybridantrieb
Antrieb, bei dem zwei verschiedene Typen von Motoren und Energiespeichern kombiniert werden (in der Regel ein Verbrennungs- und ein Elektromotor).

Industrie 4.0
Beschreibt die vierte industrielle Revolution und die konsequente Weiterentwicklung der echtzeitfähigen und intelligenten Vernetzung von Menschen, Objekten und Systemen unter Ausnutzung aller Möglichkeiten der Informationstechnologien über die gesamte Wertschöpfungskette. Intelligente Maschinen, Lagersysteme und Betriebsmittel, die eigenständig Informationen austauschen, Aktionen auslösen und sich gegenseitig steuern, werden technisch in die Produktion und Logistik integriert. Dies ermöglicht eine enorme Wandlungsfähigkeit, Ressourceneffizienz und Ergonomie sowie eine Integration von Kunden und Geschäftspartnern in die Geschäfts- und Wertschöpfungsprozesse.

Liquefied Natural Gas (LNG)
Verflüssigtes Erdgas wird benötigt, um Erdgasmotoren für die Langstrecken von Lastkraftwagen und Bussen nutzen zu können, da nur so die erforderliche Energiedichte erzielt wird.

Modularer E-Antriebs-Baukasten (MEB)
Baukastensystem für die Herstellung von Elektroautos. Der MEB legt die Parameter für Achsen, Antriebe, Hochvolt-Batterien, Radstände und Gewichtsverhältnisse fest, damit ein Fahrzeug optimal die Anforderungen der Elektromobilität erfüllt. Im Jahr 2020 startete die Produktion der ersten Fahrzeuge auf Basis des MEB in Serie.

Modularer Querbaukasten (MQB)
Ausweitung der Modulstrategie auf die Fahrzeugarchitektur für Fahrzeuge mit Anordnung des Motors in Fahrzeugquerrichtung. Durch die modulare Betrachtung werden hohe Synergien zwischen den Fahrzeugen der Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, SEAT und Škoda erzielt.

Null-Emissions-Fahrzeuge (ZEV)
Fahrzeuge, die beim Betrieb keine schädlichen Emissionen aus Verbrennungsgasen aufweisen. Zu den Null-Emissions-Fahrzeugen zählen beispielsweise reine Elektroautos (BEV) oder Brennstoffzellenfahrzeuge.

Plug-in-Hybrid
Leistungsstufe von Hybridfahrzeugen. Plug-in-Hybrid Electric Vehicles (PHEVs) besitzen eine größere Batterie mit entsprechend hoher Kapazität, die sowohl über den Verbrennungsmotor oder das Bremsen als auch über die Steckdose geladen werden kann. Dadurch erhöht sich die Reichweite des Fahrzeugs.

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

Rating
Systematische Bewertung von Unternehmen im Hinblick auf ihre Bonität. Das Rating wird durch Bewertungsstufen ausgedrückt, die die verschiedenen Rating-Agenturen unterschiedlich definieren.

Scalable Systems Platform (SSP)
Die Scalable Systems Platform (SSP) ist eine zukunftsorientierte und wettbewerbsüberlegene Mechatronikplattform für elektrisch angetriebene und volldigitalisierte Fahrzeuge auf Basis einer einheitlichen Software-Architektur. Innovative Technologien und Skalierbarkeit ermöglichen hohe Synergien vom Kleinstwagen bis zur Oberklasse mit der erforderlichen Produktdifferenzierung zwischen den Markengruppen Volumen, Progressive sowie Sport Luxury bei gleichzeitig verringertem Investitionsbedarf.

Software Defined Vehicles (SDV)
Fahrzeuge, die mit Fokus auf Software konzipiert und entwickelt werden. Hochgradig digitalisiert mit Hochleistungsrechnern und modernen, eingebetteten Rechnersystemen. Ihre Funktionen lassen sich zentralisiert steuern, über die Lebensdauer aktualisieren und erweitern. Ihre Software dockt flexibel an unterschiedlichste Hardware an - von Steuergeräten bis Sensoren wie Kamera und Lidar. SDVs gelten als Grundlage für sichere, intelligent kommunizierende Fahrzeugflotten, ein neues Kundenerlebnis im Infotainment und hochautomatisierte Fahrfunktionen.

Testverfahren
Bisher wurden Kraftstoffverbrauch und Abgasemissionen der in Europa zugelassenen Fahrzeuge auf einem Rollenprüfstand mit Hilfe des „Neuen Europäischen Fahrzyklus (NEFZ)“ ermittelt. Seit Herbst 2017 wird das bestehende Testverfahren für Abgas und Verbrauch in der EU durch die Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) sukzessive abgelöst. Diese gilt seit Herbst 2017 für neue Fahrzeugtypen und seit Herbst 2018 für alle Neufahrzeuge. Ziel dieses neuen Testzyklus´ ist, CO_2-Emissionen und Verbräuche praxisnäher anzugeben. Eine weitere wichtige europäische Verordnung ist auch die Real Driving Emissions (RDE) für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, bei der die Emissionen mittels mobiler Abgasmesstechnik zusätzlich auch im realen Straßenverkehr überprüft werden.

Vehicle-Lifetime-Value
Der Wert, den ein Fahrzeug für den Volkswagen Konzern inklusive der Handelsorganisation über seinen gesamten Lebenszyklus erwirtschaftet, das heißt beginnend mit den Erträgen aus dem Verkauf, über Erträge während der gesamten Betriebszeit, bis hin zum Recycling am Ende des Fahrzeug-Lebenszyklus.

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

Ausschüttungsquote
Die Ausschüttungsquote ist die Summe der auf die Stamm- und Vorzugsaktien entfallenden Dividenden im Verhältnis zum Ergebnis nach Steuern, das auf die Aktionäre der Volkswagen AG entfällt. Die Ausschüttungsquote gibt Auskunft über die Verteilung des Ergebnisses.

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

Cash Conversion Rate
Die Cash Conversion Rate stellt das Verhältnis des Netto Cashflows zum operativen Ergebnis im Konzernbereich Automobile dar. Dieses Verhältnis zeigt die Relation von Mittelüberschuss und operativem Gewinn.

Dividendenrendite
Als Dividendenrendite wird die Relation aus Dividende für das Berichtsjahr und dem Schlusskurs des letzten Handelstages des Berichtsjahres je Aktiengattung berechnet und zeigt die Rendite je Aktie. Die Dividendenrendite findet insbesondere Verwendung bei der Aktienbewertung und zum Aktienvergleich.

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

Eigenkapitalrendite vor Steuern
Mit der Eigenkapitalrendite wird das Verhältnis von Gewinn vor Steuern und durchschnittlichem Eigenkapital einer Periode in Prozent dargestellt. Sie ist ein Indikator für die Ertragskraft des Unternehmens und gibt die Verzinsung des Eigenkapitals wieder.

Kurs-Gewinn-Verhältnis
Das Kurs-Gewinn-Verhältnis ergibt sich aus der Division des Jahresendkurses je Aktiengattung durch das Ergebnis je Aktie. Es spiegelt die Ertragskraft je Aktie wider und gibt im Mehrjahresvergleich Auskunft über deren Entwicklung.

Steuerquote
Bei der Steuerquote handelt es sich um das in Prozent angegebene Verhältnis zwischen den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag und dem Gewinn vor Steuern. Die Steuerquote zeigt den Anteil, der vom erwirtschafteten Gewinn als Steuern abzuführen ist.

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

Termine 2024

→ 13. März

Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG

→ 30. April

Zwischenbericht Januar – März 2024

→ 29. Mai

Hauptversammlung der Volkswagen AG

→ 1. August

Halbjahresfinanzbericht 2024

→ 30. Oktober

Zwischenbericht Januar – September 2024

Herausgeber

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

Dieser Geschäftsbericht liegt auch in englischer Sprache vor. Beide Sprachfassungen sind im Internet abrufbar unter: www.volkswagenag.com

Investor Relations

Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg, Deutschland
E-Mail: ir@volkswagen.de
Internet: www.volkswagen-group.com

Konzept, Design und Realisation

nexxar GmbH, Wien

Fotografie

Volkswagen AG

Dieser Geschäftsbericht ist inhouse erstellt mit firesys (exklusive Konzernabschluss).

458.809.622.00