

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

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

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

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

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

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

SONDEREINFLÜSSE

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

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

EINBRINGUNG DER AUTONOMOUS INTELLIGENT DRIVING

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

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

KENNZAHLEN 2020 NACH SEGMENTEN

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

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

AKTIENRECHTLICHER SQUEEZE-OUT BEI DER AUDI AG

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

VERKAUF DER BETEILIGUNG AN DER RENK AG

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

ERWERB SÄMTLICHER AKTIEN AN NAVISTAR

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

KAPITALERHÖHUNG DER QUANTUMSCAPE CORPORATION

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

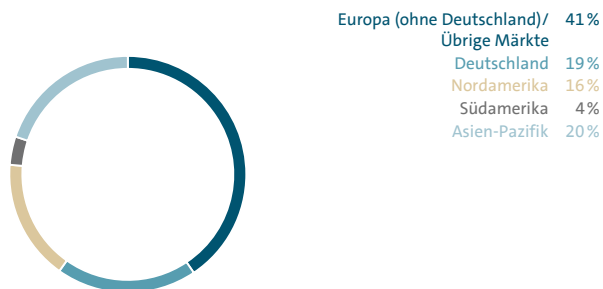
GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

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

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

UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2020

in Prozent



UMSATZANTEILE NACH BEREICHEN 2020

in Prozent



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

ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

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

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

Vor allem die anhaltenden, negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 führten dazu, dass das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen des Volkswagen Konzerns im Berichtsjahr um 8,7 Mrd. € auf 10,6 Mrd. € zurückging. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen sank

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

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

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

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

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Von Januar bis Dezember 2020 erwirtschaftete der Konzernbereich Automobile Umsatzerlöse in Höhe von 182,1 Mrd.€, das waren 14,3% weniger als ein Jahr zuvor. Insbesondere die geringeren Volumina infolge der Covid-19-Pandemie belasteten das Ergebnis, zudem hatte die Währungskursentwicklung einen negativen Einfluss. Mixeffekte und eine bessere Preispositionierung wirkten hingegen positiv. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die geringeren Volumina führten dazu, dass die Kosten der Umsatzerlöse sanken, ihr Anteil an den Umsatzerlösen stieg jedoch im Vergleich zum Vorjahr. Entlastend wirkten in beiden Zeiträumen hier erfasste positive Sondereinflüsse aus der Auflösung von Rückstellungen für technische Maßnahmen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik. Höhere Abschreibungen infolge des umfangreichen Investitionsvolumens der Vorjahre und Vorsorgen für die etwaige Nichteinhaltung von gesetzlichen Emissionsobergrenzen standen geringere ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten gegenüber. Im Geschäftsjahr 2020 lag die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote), definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile, trotz der Reduzierung der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten aufgrund des Umsatzrückgangs mit 7,6 (6,7)% über dem Wert des Vorjahres. Neben neuen Modellen standen vor allem die Elektrifizierung unseres Fahrzeugportfolios, eine effizientere Motorenpalette sowie die Digitalisierung und neue Technologien im Fokus.

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

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile belief sich 2020 auf 6,7 (13,7) Mrd.€. Die operative Umsatz-

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

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

ERTRAGSLAGE IM BEREICH PKW

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

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

ERTRAGSLAGE IM BEREICH NUTZFAHRZEUGE

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

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

ERTRAGSLAGE IM BEREICH POWER ENGINEERING

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

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

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

Ertragslage im Finanzdienstleistungsbereich

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

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

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

Grundsätze und Ziele des Finanzmanagements

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

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

NETTO-CASH-FLOW KONZERNBEREICH AUTOMOBILE 2020

in Mrd. €



Kapitel „Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente“ im Anhang zum Konzernabschluss.

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

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

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

In der Finanzierungstätigkeit flossen, vor allem zur Stärkung der Brutto-Liquidität, im Berichtsjahr insgesamt Mittel in Höhe von 7,6 Mrd.€ zu; im Vorjahr wurde ein Mittelabfluss in Höhe von -0,9 Mrd.€ verzeichnet. Die Finanzierungstätigkeit beinhaltet im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Im Juni 2020 wurden Hybridanleihen in Höhe von insgesamt 3,0 Mrd.€ erfolgreich platziert. Im September 2020 emittierte Volkswagen Green Bonds in Höhe von 2,0 Mrd.€. Die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG führte im Oktober 2020 zu einem Mittelabfluss in gleicher

Höhe wie im Vorjahr. Im Geschäftsjahr 2019 waren der Erwerb angedienter MAN Aktien infolge der Kündigung des BGAV sowie der Zahlungsmittelzufluss aus dem Börsengang von TRATON zu berücksichtigen.

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

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

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

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

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

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	24.329	28.113	18.098	23.354	6.231	4.759
Ergebnis vor Steuern	11.667	18.356	8.891	15.137	2.776	3.219
Ertragsteuerzahlungen	-2.646	-2.914	-2.009	-2.187	-637	-726
Abschreibungen ²	27.069	24.439	17.798	15.958	9.272	8.480
Veränderung der Pensionen	806	342	767	320	39	23
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	536	460	584	520	-48	-59
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	-2.461	-734	-2.388	-651	-73	-83
Brutto-Cash-flow	34.971	39.950	23.642	29.097	11.329	10.853
Veränderung Working Capital	-10.070	-21.966	1.079	1.636	-11.148	-23.603
Veränderung der Vorräte	1.334	-674	1.406	-345	-72	-329
Veränderung der Forderungen	712	-893	45	-1.176	668	283
Veränderung der Verbindlichkeiten	540	2.297	-138	1.564	678	733
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	-2	1.304	-214	1.400	211	-96
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-12.914	-13.204	52	-110	-12.966	-13.095
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	260	-10.796	-72	303	332	-11.099
Cash-flow laufendes Geschäft	24.901	17.983	24.721	30.733	180	-12.750
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-18.372	-20.076	-18.364	-19.898	-8	-178
davon: Sachinvestitionen	-11.273	-14.230	-11.065	-14.007	-208	-223
Entwicklungskosten (aktiviert)	-6.473	-5.171	-6.473	-5.171	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-1.037	-913	-1.188	-716	151	-196
Netto-Cash-flow⁴	6.529	-2.093	6.357	10.835	172	-12.928
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehen und Termingeldanlagen	-4.319	-1.069	-3.015	-5.018	-1.304	3.949
Investitionstätigkeit	-22.690	-21.146	-21.379	-24.916	-1.312	3.771
Finanzierungstätigkeit	7.637	-865	2.938	-11.278	4.699	10.413
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	-238	1.368	-238	1.368	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	2.984	-	2.952	-970	33	970
MAN Minderheitsaktionäre: Ausgleichzahlungen und Erwerb angedienter Aktien	2	-1.109	2	-1.109	-	-
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	-745	243	-619	205	-125	38
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel	-0	1	-0	1	0	-0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	9.103	-3.784	5.660	-5.256	3.443	1.472
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.12.⁵	33.432	24.329	23.758	18.098	9.674	6.231
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	32.645	29.099	15.868	13.458	16.777	15.641
Brutto-Liquidität	66.078	53.428	39.626	31.556	26.451	21.872
Kreditstand	-203.457	-201.468	-12.830	-10.280	-190.627	-191.189
Netto-Liquidität⁶	-137.380	-148.040	26.796	21.276	-164.176	-169.316

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

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

3 Im Wesentlichen Bewertung von Finanzinstrumenten zu Marktwerten und Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.

4 Netto-Cash-flow: Cash-flow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren, Darlehen und Termingeldanlagen).

5 Der Zahlungsmittelbestand setzt sich aus Guthaben bei Kreditinstituten, Schecks, Kassenbestand und jederzeit fälligen Mitteln zusammen.

6 Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren, Darlehen an verbundene Unternehmen und Joint Ventures sowie Termingeldanlagen abzüglich Kreditstand (Lang- und Kurzfristige Finanzschulden).

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

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

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

ausgewiesen. Im Vorjahr flossen im Rahmen der Finanzierungstätigkeit Mittel in Höhe von 11,3 Mrd.€ ab. Hierin enthalten war auch der Erwerb angedienter MAN Aktien infolge der Kündigung des BGAV mit der MAN SE, während der Zahlungsmittelzugang aus dem Börsengang von TRATON gegenläufig wirkte.

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

FINANZIELLE SITUATION IM BEREICH PKW

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

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

FINANZIELLE SITUATION IM BEREICH NUTZFAHRZEUGE

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

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

FINANZIELLE SITUATION IM BEREICH POWER ENGINEERING

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

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

Finanzielle Situation im Finanzdienstleistungsbereich

Von Januar bis Dezember 2020 verzeichnete der Konzernbereich Finanzdienstleistungen einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 11,3 (10,9) Mrd.€. Die Veränderung im Working Capital belief sich aufgrund einer geringeren Mittelbindung infolge des nachfragebedingt gesunkenen Geschäftsvolumens

nach Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 auf -11,1 (-23,6) Mrd.€. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft verbesserte sich um 12,9 Mrd.€ auf 0,2 Mrd.€.

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

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

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

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

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

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

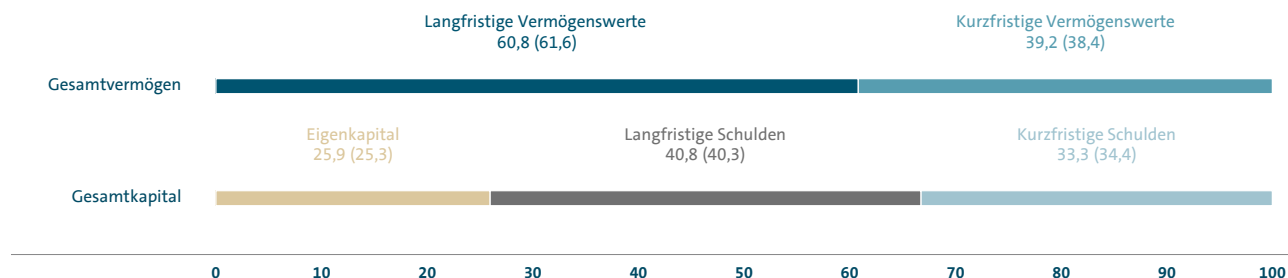
BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN ZUM 31. DEZEMBER

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

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

STRUKTUR DER KONZERNBILANZ 2020

in Prozent



Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

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

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

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

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile war am Ende des Geschäftsjahrs 2020 mit 96,7 Mrd. € um 4,3% höher als ein Jahr zuvor. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem positiven Ergebnis, den im Juni 2020 begebenen Hybridanleihen sowie aus positiven Effekten aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung. Die Währungsumrechnung, die durch die Hauptversammlung beschlossene Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG sowie gestiegene versicherungsmathematische Verluste aus

der Neubewertung von Pensionsplänen reduzierten das Eigenkapital. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen den Minderheitsaktionären von TRATON zuzurechnen. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 38,1 (37,6) %.

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

Die Kurzfristigen Schulden lagen mit 63,8 (63,2) Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Die kurzfristigen Finanzschulden beliefen sich vor allem infolge der Umgliederungen in den kurzfristigen Bereich auf –2,8 (–7,3) Mrd. €. Die Werte des Automobilbereichs enthalten auch die Eliminierung konzerninterner Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen. Da die kurzfristigen Finanzschulden des originären Konzernbereichs Automobile geringer waren als die an den Finanzdienstleistungsbereich gewährten Darlehen, war der auszuweisende Wert in beiden Zeiträumen negativ. Die kurzfristigen sonstigen Schulden gingen im Wesentlichen aufgrund von Effekten aus der Derivatebewertung sowie aufgrund von geringeren Verbindlichkeiten aus Buyback-Geschäften zurück. Die sonstigen Rückstellungen verringerten sich vor allem bedingt durch Inanspruchnahmen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik.

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

BILANZSTRUKTUR IM BEREICH PKW

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

BILANZSTRUKTUR IM BEREICH NUTZFAHRZEUGE

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

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

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

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

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

BILANZSTRUKTUR IM BEREICH POWER ENGINEERING

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

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

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

Bilanzstruktur im Finanzdienstleistungsbereich

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

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

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

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

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

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

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

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG

Das finanzielle Zielsystem des Volkswagen Konzerns sieht als Kernelement die kontinuierliche und nachhaltige Steigerung des Unternehmenswertes vor. Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile effizient zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir seit vielen Jahren ein wertorientiertes Steuerungskonzept mit der relativen Kennzahl Kapitalrendite (RoI) und der absoluten Erfolgsgröße Wertbeitrag¹, 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 Wertbeitrags¹.

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

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

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

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

Ermittlung des aktuellen Kapitalkostensatzes

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

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

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

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

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

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

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

Nach Gewichtung auf Basis einer festen Relation für die Marktwerte des Eigen- und Fremdkapitals ergibt sich für den Konzernbereich Automobile für das Jahr 2020 ein effektiver Kapitalkostensatz von 6,5 (6,3) %.

KAPITALKOSTENSATZ NACH STEUERN IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE

%	2020	2019
Zinssatz für risikofreie Anlagen	–0,2	0,0
Marktrisikoprämie	7,5	7,5
Spezifische Risikoprämie Volkswagen (Beta-Faktor Volkswagen)	2,0 (1,26)	1,3 (1,17)
Eigenkapitalkostensatz nach Steuern	9,3	8,8
Fremdkapitalzinssatz	1,4	1,9
Steuervorteil	–0,4	–0,6
Fremdkapitalkostensatz nach Steuern	1,0	1,3
Anteil des Eigenkapitals	66,7	66,7
Anteil des Fremdkapitals	33,3	33,3
Kapitalkostensatz nach Steuern	6,5	6,3

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG IM BERICHTSJAHR

Das Operative Ergebnis nach Steuern des Konzernbereichs Automobile inklusive des anteiligen Operativen Ergebnisses der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen fiel im Geschäftsjahr 2020 vor allem aufgrund der anhaltenden, negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 mit 7.450 (13.019) Mio.€ niedriger aus als ein Jahr zuvor. Neben insbesondere dem Umsatzrückgang infolge des pandemiebedingten Absinkens der Kundennachfrage führten Turbulenzen auf den Kapitalmärkten zu negativen Effekten aus der Bewertung von Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten. Zudem wirkten Einmalaufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen ergebnismindernd. Positiv wirkten geringere Kosten. Zudem wurde aus der Einbringung der AID in das Joint Venture Argo AI und aus dem Verkauf von Renk jeweils ein Ertrag erzielt. Negative Sondereinflüsse belasteten das Operative Ergebnis, jedoch in geringerem Umfang als im Vorjahr. Da Ergebnis- und Vermögenseffekte aus der Kaufpreisallokation außerhalb der operativen Steuermöglichkeiten des Managements liegen, werden sie nicht mitberücksichtigt.

Das investierte Vermögen sank unter anderem währungsbedingt im Berichtsjahr auf 114.907 (116.016) Mio.€. Der Rückgang war vor allem auf einen geringeren Vorratsbestand und niedrigere Sachanlagen zurückzuführen, denen höhere aktivierte Entwicklungskosten entgegenstanden.

Die Kapitalrendite (RoI) zeigt die erzielte periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Im Vergleich zum Vorjahr war sie ergebnisbedingt infolge der Covid-19-Pandemie rückläufig und lag mit 6,5 (11,2) % unter unserem Mindestverzinsungsanspruch von 9 %.

Die Kapitalkosten – das investierte Vermögen multipliziert mit dem Kapitalkostensatz – überstiegen mit 7.504 (7.328) Mio.€ den Wert des Vorjahres leicht. Das pandemiebedingt belastete Operative Ergebnis nach Steuern führte nach Abzug der Kapitalkosten des investierten Vermögens zu einem Wertbeitrag in Höhe von –54 (5.691) Mio.€.

Weitere Informationen zur wertorientierten Steuerung finden Sie auf der Internetseite www.volkswagenag.com/de/InvestorRelations/news-and-publications/More_Publications.html unter dem Stichwort „Finanzielle Steuerungsgrößen des Volkswagen Konzerns“.

KAPITALRENDITE (ROI) UND WERTBEITRAG IM KONZERNBEREICH AUTOMOBILE¹

Mio.€	2020	2019
Operatives Ergebnis nach Steuern	7.450	13.019
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	114.907	116.016
Kapitalrendite (RoI) in %	6,5	11,2
Kapitalkostensatz in %	6,5	6,3
Kapitalkosten des investierten Vermögens	7.504	7.328
Wertbeitrag	–54	5.691

¹ Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (einschließlich der jeweiligen Vertriebs- und Komponentengesellschaften) und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSVERLAUF UND ZUR WIRTSCHAFTLICHEN LAGE

Der Vorstand der Volkswagen AG beurteilt den Geschäftsverlauf und die wirtschaftliche Lage vor dem Hintergrund der umfassend und anhaltend negativen Auswirkungen der Ausbreitung des Coronavirus SARS-CoV-2 insgesamt positiv.

Die Covid-19-Pandemie hat das Geschäft des Volkswagen Konzerns im gesamten Berichtsjahr stark beeinträchtigt und führte zu geringeren Werten bei Auslieferungen, Umsatz und Ergebnis sowie zu Abweichungen gegenüber der ursprünglichen Prognose. In diesem Umfeld, das zudem von intensivem Wettbewerb, dem technologischen Wandel der Branche und zunehmendem Umweltbewusstsein geprägt war, konnten wir 9,3 Mio. Fahrzeuge an Kunden ausliefern. Die Umsatzerlöse des Konzerns gingen volumen- und wechselkursbedingt ebenfalls deutlich um 11,8% zurück. In der Folge gab das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen auf 10,6 Mrd. € nach. Die operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen verfehlte mit 4,8% den ursprünglich prognostizierten Korridor

von 6,5 bis 7,5%. Inklusive der Sondereinflüsse aus der Dieseldiagnostik belief sich die operative Umsatzrendite auf 4,3%.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten spiegeln unsere Aktivitäten zur Sicherung der Zukunftsfähigkeit des Unternehmens wider; trotz gegensteuernder Maßnahmen war die F&E-Quote im Konzernbereich Automobile mit 7,6% aufgrund des pandemiebedingten Umsatzrückgangs, wie letztlich erwartet, höher als im Vorjahr.

Infolge deutlich reduzierter Sachinvestitionen ging die Sachinvestitionsquote des Automobilbereichs auf 6,1% zurück und lag damit in der ursprünglich erwarteten Bandbreite. Der Netto-Cash-flow fiel trotz der Covid-19-Pandemie mit 6,4 Mrd. € klar positiv aus, der Rückgang gegenüber Vorjahr war insbesondere auf das niedrigere Ergebnis und höhere Mittelabflüsse aus der Dieseldiagnostik zurückzuführen. Die Netto-Liquidität verbesserte sich über die Prognose hinaus – auch aufgrund der erfolgreich platzierten Hybridanleihen – auf 26,8 Mrd. €.

Die Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile ging pandemiebedingt auf 6,5% zurück und verfehlte den Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen.

SOLL-IST-VERGLEICH

	Ist 2019	Ursprüngliche Prognose für 2020	Angepasste Prognose für 2020	Ist 2020
Auslieferungen an Kunden (Fahrzeuge)	11,0 Mio.	Größenordnung Vorjahr	deutlicher Rückgang	9,3 Mio.
Volkswagen Konzern				
Umsatzerlöse	252,6 Mrd. €	Steigerung bis 4%	deutlicher Rückgang	222,9 Mrd. €
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen	7,6%	6,5 – 7,5%	positiv, < 6,5%	4,8%
Operative Umsatzrendite	6,7%	6,5 – 7,5%	positiv, < 6,5%	4,3%
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	19,3 Mrd. €	in der Bandbreite	gravierender Rückgang, positiv	10,6 Mrd. €
Operatives Ergebnis	17,0 Mrd. €	in der Bandbreite	gravierender Rückgang, positiv	9,7 Mrd. €
Bereich Pkw				
Umsatzerlöse	182,0 Mrd. €	moderate Steigerung	deutlicher Rückgang	156,3 Mrd. €
Operative Umsatzrendite vor Sondereinflüssen	8,0%	6,5 – 7,5%	in der Bandbreite, < 6,5%	5,2%
Operative Umsatzrendite	6,7%	6,5 – 7,5%	in der Bandbreite, < 6,5%	4,6%
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	14,5 Mrd. €	in der Bandbreite	gravierender Rückgang	8,2 Mrd. €
Operatives Ergebnis	12,2 Mrd. €	in der Bandbreite	gravierender Rückgang	7,2 Mrd. €
Bereich Nutzfahrzeuge				
Umsatzerlöse	26,4 Mrd. €	moderater Rückgang	deutlicher Rückgang	22,2 Mrd. €
Operative Umsatzrendite	6,3%	4,0 – 5,0%	in der Bandbreite, < 4,0%	–0,4%
Operatives Ergebnis	1,7 Mrd. €	in der Bandbreite	gravierender Rückgang	–79 Mio. €
Bereich Power Engineering				
Umsatzerlöse	4,0 Mrd. €	auf Vorjahresniveau	deutlicher Rückgang	3,6 Mrd. €
Operatives Ergebnis	–93 Mio. €	geringerer Verlust	deutlich höherer Verlust	–482 Mio. €
Konzernbereich Finanzdienstleistungen				
Umsatzerlöse	40,2 Mrd. €	Größenordnung Vorjahr	auf Vorjahresniveau	40,8 Mrd. €
Operatives Ergebnis	3,2 Mrd. €	Größenordnung Vorjahr	deutlicher Rückgang	3,0 Mrd. €
F&E-Quote im Konzernbereich Automobile	6,7%	6,0 – 6,5%	Anstieg, > 6,5%	7,6%
Sachinvestitionsquote im Konzernbereich Automobile	6,6%	6,0 – 6,5%	auf Vorjahresniveau	6,1%
Netto-Cash-flow im Konzernbereich Automobile	10,8 Mrd. €	spürbarer Rückgang, klar positiv	deutlicher Rückgang, positiv	6,4 Mrd. €
Netto-Liquidität im Konzernbereich Automobile	21,3 Mrd. €	merkliche Steigerung	Größenordnung Vorjahr	26,8 Mrd. €
Kapitalrendite (RoI) im Konzernbereich Automobile	11,2%	leichte Steigerung, > 9%	Rückgang, positiv, < 9%	6,5%