

VOLKSWAGEN

AKTIENGESELLSCHAFT

Zwischenbericht

Januar - September

2015

Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN

Mengendaten ¹	3. QUARTAL			1. – 3. QUARTAL		
	2015	2014	%	2015	2014	%
Auslieferungen an Kunden (Tsd. Fahrzeuge)	2.392	2.476	-3,4	7.431	7.542	-1,5
davon: im Inland	303	302	+0,2	971	929	+4,6
im Ausland	2.089	2.174	-3,9	6.460	6.613	-2,3
Absatz (Tsd. Fahrzeuge)	2.350	2.439	-3,7	7.440	7.646	-2,7
davon: im Inland	300	295	+1,8	968	938	+3,2
im Ausland	2.050	2.144	-4,4	6.472	6.708	-3,5
Produktion (Tsd. Fahrzeuge)	2.125	2.404	-11,6	7.438	7.638	-2,6
davon: im Inland	634	585	+8,4	2.029	1.898	+6,9
im Ausland	1.491	1.819	-18,1	5.410	5.740	-5,8
Belegschaft (Tsd. am 30.09.2015/31.12.2014)				613,9	592,6	+3,6
davon: im Inland				278,2	271,0	+2,6
im Ausland				335,7	321,5	+4,4

Finanzdaten nach IFRS in Mio. €	3. QUARTAL			1. – 3. QUARTAL		
	2015	2014	%	2015	2014	%
Umsatzerlöse	51.487	48.910	+5,3	160.263	147.718	+8,5
Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen	3.206	3.230	-0,7	10.197	9.416	+8,3
in % vom Umsatz	6,2	6,6		6,4	6,4	
Sondereinflüsse	-6.685	-	x	-6.855	-	x
Operatives Ergebnis	-3.479	3.230	x	3.342	9.416	-64,5
in % vom Umsatz	-6,8	6,6		2,1	6,4	
Ergebnis vor Steuern	-2.522	3.713	x	5.142	11.490	-55,2
in % vom Umsatz	-4,9	7,6		3,2	7,8	
Ergebnis nach Steuern	-1.673	2.971	x	3.990	8.687	-54,1
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	-1.731	2.928	x	3.827	8.509	-55,0
Cash-flow laufendes Geschäft	5.121	5.171	-1,0	12.887	8.515	+51,3
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	600	3.908	-84,6	7.593	10.144	-25,1
Konzernbereich Automobile ²						
EBITDA ³	-390	5.794	x	11.470	16.746	-31,5
Cash-flow laufendes Geschäft	7.420	6.556	+13,2	18.973	14.942	+27,0
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft ⁴	459	3.929	-88,3	7.220	9.398	-23,2
davon: Sachinvestitionen	2.688	2.904	-7,4	7.340	6.482	+13,2
in % vom Umsatz	6,1	6,8		5,3	5,0	
Entwicklungskosten (aktiviert) ⁵	1.122	1.003	+11,8	3.292	3.399	-3,2
in % vom Umsatz	2,5	2,4		2,4	2,6	
Netto-Cash-flow	6.962	2.627	x	11.753	5.544	x
Netto-Liquidität am 30.09.				27.755	16.785	+65,4

1 Mengendaten inklusive der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen. Die Zahlen sind jeweils für sich gerundet; das kann bei der Addition zu geringfügigen Abweichungen führen. Die Auslieferungen von 2014 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

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

3 Operatives Ergebnis zuzüglich des Saldos aus Zu-/Abschreibungen auf Sachanlagen, aktivierte Entwicklungskosten, Vermietvermögen, Goodwill und Finanzanlagen gemäß Kapitalflussrechnung.

4 Ohne Erwerb und Verkauf von Beteiligungen: 3. Quartal 3.573 (3.845) Mio. €, Januar bis September 10.246 (9.694) Mio. €.

5 Siehe Tabelle Seite 38.

Wesentliche Fakten

- › Volkswagen Konzern räumt Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren ein und leitet interne und externe Untersuchungen ein
- › Erste außergewöhnliche Belastungen aus der Dieseldematik in Höhe von 6,7 Mrd. €; Ergebnisziele für das Jahr 2015 werden angepasst
- › Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns belaufen sich auf 7,4 (7,5) Mio. Fahrzeuge; Rückgänge in Südamerika, Asien-Pazifik und Osteuropa – höhere Nachfrage insbesondere in Westeuropa
- › Umsatzerlöse des Konzerns übertreffen mit 160,3 Mrd. € das Vorjahr um 8,5%; Wechselkurseffekte wirken positiv
- › Operatives Ergebnis bei 3,3 (9,4) Mrd. €, Sondereinflüsse aus Dieseldematik im Pkw-Bereich und Restrukturierungsmaßnahmen (0,2 Mrd. €) im Lkw-Bereich
- › Operatives Ergebnis vor Sondereinflüssen steigt um 0,8 Mrd. € auf 10,2 Mrd. €
- › Ergebnis vor Steuern beträgt 5,1 (11,5) Mrd. €; At-Equity-Ergebnis der chinesischen Joint Ventures auf Vorjahresniveau
- › Cash-flow aus dem laufenden Geschäft des Konzernbereichs Automobile steigt um 4,0 Mrd. € auf 19,0 Mrd. €; Sachinvestitionsquote beläuft sich auf 5,3 (5,0) %
- › Netto-Liquidität im Automobilbereich bei 27,8 Mrd. €; erfolgreiche Platzierung einer Hybridanleihe und Verkauf der Suzuki Anteile stärken die Kapitalausstattung im Automobilbereich
- › Begeisternde Modellneuheiten:
 - Volkswagen Pkw feiert auf der IAA in Frankfurt die Weltpremiere des neuen Tiguan, der erste SUV des Konzerns auf Basis des Modularen Querbaukastens
 - Audi präsentiert den neuen A4; Audi e-tron quattro concept ist der erste SUV der Marke mit reinem Elektroantrieb
 - ŠKODA zeigt in Frankfurt das elegante Raumwunder Superb Combi
 - Showcar SEAT Leon Cross Sport vereint kraftvolle Dynamik und Robustheit
 - Bentley Bentayga ist der erste SUV des Konzerns in der Luxusklasse
 - Porsche zeigt den neuen leistungsstarken 911 Carrera; Studie Mission E überzeugt als voll alltagstauglicher Sportwagen mit Elektroantrieb
 - Lamborghini feiert das Debüt des Huracán LP 610-4 Spyder
 - Volkswagen Nutzfahrzeuge stellt die geländegängige Studie des neuen Multivan PanAmericana vor

Wichtige Ereignisse

MESSEN UND VERANSTALTUNGEN

Die Marken des Volkswagen Konzerns stellten im dritten Quartal 2015 auf zahlreichen Messen und Veranstaltungen ihre neuen Produkte vor.

Internationale Automobilausstellung (IAA)

Auf der 66. Internationalen Automobilausstellung (IAA) in Frankfurt am Main präsentierte Volkswagen im September 2015 den Besuchern zahlreiche neue, innovative Modelle. Im Rahmen der Group Night des Konzerns am Vorabend der Ausstellung kündigte der Konzern zudem 20 weitere Elektro- und Plug-in-Hybridfahrzeuge bis zum Jahr 2020 an. Bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge liegt neben der Elektrotraktion der Fokus auf dem Zukunftsfeld Digitalisierung.

Das Highlight auf dem Messestand der Marke Volkswagen Pkw war die Präsentation des neuen Tiguan, der meistverkaufte SUV in Deutschland. Die zweite Generation des Bestsellers basiert als erster SUV des Volkswagen Konzerns auf dem Modularen Querbaukasten (MQB) und wurde in Frankfurt in drei Versionen gezeigt: Offroad, Onroad und R-Line. Im Vergleich zum Vorgänger sind die Karosserie-Proportionen sportlicher und dynamischer, das Gewicht konnte um mehr als 50 kg reduziert werden. Das Kofferraumvolumen nimmt bei umgeklappten Rücksitzlehnen um 145 l auf 1.655 l zu. Ein Plus an Effizienz kennzeichnet auch die Motoren: Hier steht ein breites Spektrum von acht Euro-6-Aggregaten zur Verfügung; sie leisten zwischen 85 kW (115 PS) und 176 kW (240 PS) und sind um bis zu 24% sparsamer als die Vorgängergeneration. Die Assistenzsysteme Front Assist mit City-Notbremsfunktion und Fußgängererkennung, Spurhalteassistent und Multikollisionsbremse sind serienmäßig an Bord. Mit Online-Diensten wie der automatischen Unfallmeldung, den Online-Verkehrs- und Parkplatzinformationen sowie dem Fahrzeugzustandsbericht wird ein neues Service-Level erreicht. Via App-Connect und Media Control können Smartphones und Tablets in die Funktionsumfänge des Infotainment-Systems integriert werden. Einen Ausblick auf die weitere Entwicklung des SUV-Bestsellers gewährte der Tiguan GTE – eine Studie mit Plug-in-Hybridantrieb und 160 kW (218 PS) Systemleistung. Darüber hinaus stellte die Marke Volkswagen Pkw das überarbeitete Golf Cabriolet vor. Außen besticht das neue Modell durch sportlich gestaltete Front- und Heckstoßfänger sowie markante Seitenschweller. Im Inneren kommen neue Designs bei den Sitzen und eine neue Lenkradgeneration zum Einsatz. Eine verbesserte Motorenpalette und innovative Infotainment-Funktionen runden das Fahrzeug ab. Außerdem waren in Frankfurt der sportliche Golf Sportsvan R-Line und das limitierte Sondermodell Polo Original anlässlich des 40. Geburtstags des Polo zu sehen.

In einem eigens errichteten Gebäude stellte die Marke Audi den Besuchern der IAA die Themen Audi Sport, quattro, Audi Technologies und Audi ultra vor. Im Mittelpunkt des Auftritts stand das meistverkaufte Modell der Marke: der Audi A4. Die neue Generation ist wie gewohnt als Limousine und Avant erhältlich und bringt

viele der vorgestellten Technik-Highlights erstmals in ein Serienfahrzeug: den Matrix LED-Scheinwerfer, das Assistenzsystem adaptive cruise control Stop&Go inklusive Stauassistent, das Audi virtual cockpit sowie das 3D-Sound-System von Bang&Olufsen. Im neuen A4, der im Vergleich zum Vorgänger um bis zu 120 kg leichter ist, kommt erstmals das hocheffiziente Aggregat 2.0 TFSI ultra mit 140 kW (190 PS) zum Einsatz. Der Benzinmotor nutzt ein innovatives Brennverfahren und ist nach dem Prinzip des Rightsizing entwickelt, also dem optimalen Zusammenspiel von Fahrzeugklasse, Hubraum, Leistung, Drehmoment und Effizienzverhalten unter Alltagsbedingungen. Weltpremiere feierte in Frankfurt das stärkste Mitglied der A4-Familie: der Audi S4 mit 260 kW (354 PS). Mit einem weiteren Debüt gab Audi einen konkreten Ausblick auf das erste Großserienfahrzeug der Marke mit reinem Elektroantrieb: Das SUV-Showcar Audi e-tron quattro concept verfügt über drei Elektromotoren mit einer Systemleistung von insgesamt 320 kW (435 PS), mit der Overboost-Funktion kann der Fahrer kurzzeitig sogar 370 kW (503 PS) und ein maximales Drehmoment von mehr als 800 Nm abrufen. Dank neuester Batterietechnik, einer optimalen Integration der Batterie in das Fahrzeug und einer guten Aerodynamik kann der Audi e-tron quattro concept mehr als 500 km mit einer Akku-Ladung zurücklegen.

Die Marke ŠKODA präsentierte den neuen Superb Combi erstmals auf einer Automobilmesse. Der dynamisch-elegante Mittelklassekombi basiert auf dem MQB und verbindet emotionales Design mit innovativer Technik und einem herausragenden Raumangebot. In Sachen Komfort punktet der Allrounder vor allem mit der adaptiven Fahrwerksregelung Dynamic Chassis Control (DCC). Das Infotainment-System verbindet sich automatisch mit dem Smartphone, so dass viele Funktionen auf dem Fahrzeugbildschirm genutzt werden können. Der Superb Combi überzeugt mit zahlreichen serienmäßigen Assistenzsystemen – darunter der Front Assist mit City-Notbremsfunktion, die Multikollisionsbremse und die elektronische Reifendruckkontrolle – sowie optionalen Systemen wie der automatischen Distanzregelung ACC oder dem Spurhalteassistenten Lane Assist. Einen betont sportlichen Akzent setzte der erstmals gezeigte Superb SportLine, der als Limousine und Kombi erhältlich sein wird. Seine besonderen Merkmale sind schwarze Leichtmetallräder, dunkel getönte hintere Scheiben, ein abgesenktes Sportfahrwerk und exklusive Sportsitze. Ein Ausrufezeichen bei Verbrauchs- und Emissionswerten setzt der Superb GreenLine. Ausgestattet mit einem 1,6 l TDI-Motor mit 88 kW (120 PS) kommt er als Limousine mit 3,7 l Kraftstoff auf 100 km aus; die CO₂-Emission beträgt 95 g pro km. Komplettiert wurde der Messeauftritt von ŠKODA durch die Weltpremiere des sportlichen Rapid Monte Carlo, den robusten Rapid Spaceback ScoutLine, das Kraftpaket Octavia RS 230 und das Showcar Fabia R5 Combi.

Auf dem Messestand der Marke SEAT zog vor allem die Studie Leon Cross Sport die Aufmerksamkeit der Besucher auf sich. Der erstmals gezeigte Offroader im Coupé-Look verbindet die Leistung eines kompakten Sportwagens mit der Vielseitigkeit eines Allrad-

fahrzeugs und passt damit perfekt zur spanischen Marke und zu einem jungen, vielseitigen Lebensstil. Das aktuellste Infotainment-System mit Online-Zugang ist ebenso an Bord wie zahlreiche Assistenz- und Sicherheitssysteme. Neben dem Showcar waren weitere SEAT Modelle in Frankfurt zu sehen: Der 141 kW (192 PS) starke Ibiza CUPRA vervollständigt die beliebte Ibiza-Familie. Der limitierte Mii by Mango entstand in Kooperation mit dem spanischen Modeunternehmen Mango und ist mit exklusiven Accessoires ausgestattet. Die über alle Baureihen erhältlichen CONNECT-Modelle überzeugen mit hoher Konnektivität und werden inklusive Smartphone ausgeliefert.

Die Weltpremiere der neuen Baureihe Bentayga war das Highlight des Messeauftritts der Marke Bentley. Das Fahrzeug ist der erste Luxus-SUV im Volkswagen Konzern und verschiebt die Grenzen des SUV-Segments nach oben. Unter seiner Haube sitzt ein Zwölfzylinder-TSI-Motor mit 447 kW (608 PS) und einem Drehmoment von 900 Nm, der den Bentayga auf eine Spitzengeschwindigkeit von 301 km/h beschleunigt. Je nach Untergrund kann der Fahrer aus acht verschiedenen Modi wählen; im unwegsamen Gelände kann das Fahrzeug dank Bentley Dynamic Ride Wankbewegungen automatisch minimieren.

Porsche präsentierte auf der IAA den Nachfolger des 911 Carrera. Der seit Jahrzehnten sehr beliebte Sportwagen ist mit neuen Turbomotoren, einem optimierten Fahrwerk und einem komplett neuen Porsche Communication Management mit Online-Navigation ausgestattet. Der Dreiliter-Boxermotor leistet im 911 Carrera 272 kW (370 PS) und im 911 Carrera S, unter anderem aufgrund eines verbesserten Turboladers, sogar 309 kW (420 PS). Darüber hinaus konnte das Drehmoment bedeutend gesteigert und gleichzeitig der Verbrauch deutlich verringert werden. Die neben dem 911 Carrera erstmals enthüllte Konzeptstudie Mission E zeigt, wie sich Porsche die Zukunft des elektrisch angetriebenen Sportwagens vorstellt. Der emotional gestaltete Viertürer mit Allradantrieb entwickelt eine Gesamtleistung von über 440 kW (600 PS), die die Porsche-typische Fahrdynamik auf die Straße bringt. Die Reichweite des Mission E liegt bei über 500 km, durch das innovative Porsche Turbo Charging dauert das Nachladen der Batterie nur noch unerheblich länger als heute eine Tankpause: Bereits nach etwas mehr als einer Viertelstunde an der Schnellladesäule stehen wieder rund 80% Reichweite zur Verfügung.

Nach dem Coupé stellte Lamborghini in Frankfurt die offene Version Huracán LP 610-4 Spyder vor. Der luxuriöse Komfort und das puristische, dynamische Design machen den offenen Huracán zu einer eigenständigen Ikone von Lamborghini. Das leichte elektrohydraulische Stoffverdeck, das sich in nur 17 Sekunden öffnet oder schließt, verleiht dem Spyder in jedem Zustand eine starke Präsenz. Der 5,2 l V10-Motor leistet 449 kW (610 PS) und beschleunigt den Supersportwagen in 3,4 Sekunden von 0 auf 100 km/h. Verbrauch und Emissionen konnten im Vergleich zum Vorgänger, dem Gallardo Spyder, um 14% gesenkt werden.

Bugatti feierte die Weltpremiere des Showcars Vision Gran Turismo, bei dem Rennsport-Tradition auf modernste Motorsporttechnologie trifft. Die Duotone-Lackierung des Boliden in hellblau auf dunkelblauem Sicht-Carbon ist eine Widmung an den Le Mans Sieger von 1937, den Typ 57 G Tank.

Volkswagen Nutzfahrzeuge bot den Besuchern der IAA gleich zwei Weltpremieren: die Studie Multivan PanAmericana und den

neuen Caddy Alltrack. Der Multivan PanAmericana vereint den Komfort der sechsten Generation des Multivan mit der Geländetauglichkeit eines SUV, dank des permanenten Allradantriebs 4MOTION. Der neue Caddy Alltrack im Offroad-Look basiert auf der vierten Modellgeneration und unterstreicht seinen Offroad-Charakter durch schwarze Karosserieelemente. Der Berganfahrassistent gehört zum Serienumfang, optional ist der Allradantrieb 4MOTION erhältlich.

Caravan Salon Düsseldorf

Auf dem Caravan Salon in Düsseldorf präsentierte Volkswagen Nutzfahrzeuge den neuen California, das meistverkaufte Reisemobil seiner Klasse. Ausgestattet mit innovativen Fahrerassistenzsystemen, modernem Infotainment und einem adaptiven Fahrwerk ist das Reisen noch komfortabler, sicherer und unterhaltsamer als mit seinem Vorgänger. Angetrieben von der neuen TDI-Motoren- generation mit serienmäßiger BlueMotion Technology lässt es sich mit dem California sparsamer denn je reisen. Das gefällt den Kunden: Die Fachzeitschriften Reisemobil International und CamperVans verliehen dem neuen California den „König Kunde Award 2015“.

AUSZEICHNUNGEN

Beim internationalen Marken- und Designwettbewerb „Automotive Brand Contest 2015“ des Rats für Formgebung erhielten die Marken Volkswagen und ŠKODA mehrfache Auszeichnungen. Mit der Höchstwertung „Best of Best“ in der jeweiligen Kategorie wurden das Sport Coupé Concept GTE, das Interieur des Passat Serienmodells und der ŠKODA Superb gewürdigt. Der Preis „Special Mention“ wurde an den Golf GTE in der Kategorie Exterior Volume Brand vergeben. Zusätzlich wurden vier weitere Modelle der Marke Volkswagen als „Winner“ ausgezeichnet. In der Kategorie Corporate Publishing konnten die ŠKODA AUTO Deutschland Publikationen „extratour“, „Zeitung für ŠKODA Freunde“ und „extraflotte“ überzeugen. Der unabhängige Rat für Formgebung gehört zu den weltweit führenden Kompetenzzentren für Kommunikation und Wissenstransfer. Die internationale Expertenjury setzte sich im diesjährigen Wettbewerb aus Vertretern der Medien, des Designs, der Markenkommunikation sowie der Hochschulen zusammen. Mit elf verschiedenen Bewertungsklassen und vier Sonderkategorien deckt der Wettbewerb das komplette Designspektrum ab. Dabei liegt der Fokus auf der ganzheitlichen und konsistenten Inszenierung der Marke über alle Medien und Produkte hinweg.

Der neue Touran der Marke Volkswagen Pkw erhielt bei der Sicherheitsprüfung nach dem unabhängigen europäischen NCAP-Verfahren die Bestnote von fünf Sternen. Die übergreifende Sicherheitsbewertung setzt sich aus den Ergebnissen in den vier Kategorien Insassenschutz für Erwachsene und Kinder, Fußgängerschutz und Sicherheitsunterstützung zusammen. Seit 1997 ist der Euro NCAP einer der wichtigsten Maßstäbe für die Fahrzeugsicherheit in Europa.

Gleich drei Marken des Volkswagen Konzerns wurden im Rahmen der Kundenzufriedenheitsstudie des Marktforschungsinstituts J.D.Power ausgezeichnet. Bei der deutschen Erhebung des renommierten Instituts gewann in der Kategorie Stadtfahrzeug der up! der Marke Volkswagen Pkw, bei den Kleinwagen der ŠKODA

Fabia und in der Mittelklasse der ŠKODA Superb. Die Ergebnisse der Studie basieren auf einer Online-Befragung von über 14.000 Fahrzeughaltern zu den Erfahrungen mit ihrem Fahrzeug in den vergangenen zwei Jahren. Die Fahrzeugnutzer gaben die Anzahl der Mängel an und gewichteten sie danach, wie sehr sie ihre Zufriedenheit beeinträchtigen. Bei der Befragung US-amerikanischer Kunden belegten die Porsche Modelle Macan, Cayenne und Cayman den vordersten Rang in ihrer jeweiligen Kategorie. Die Marke Porsche wurde bei der Erhebung zum elften Mal in Folge zur Automarke mit der höchsten Attraktivität gewählt. Im Rahmen der US-Studie wurden rund 84.000 Neuwagen-Besitzer befragt, deren Fahrzeuge im Zeitraum November 2014 bis Februar 2015 zugelassen wurden. Anhand von 77 Merkmalen in 10 Kategorien wurden Aspekte wie Fahrdynamik, Design, Alltagsauglichkeit und Komfort untersucht.

Die Fachzeitschrift AUTO TEST wählte den Golf Sportsvan der Marke Volkswagen Pkw zum Gesamtsieger des Jahres 2015. Er überzeugte die Redakteure unter anderem mit sportlichen Proportionen und einem geräumigen sowie variablen Interieur. In der Importwertung erhielt der ŠKODA Octavia Combi die höchste Gesamtpunktzahl. Die Fahrzeuge des Volkswagen Konzerns setzten sich gegenüber rund 500 Mitbewerbern aller Klassen durch. Bei ihren Tests berücksichtigt die Redaktion Kriterien wie Beschleunigung, Bremsweg und Verbrauch, aber auch Fahrzeugqualität, Sicherheit und Betriebskosten.

Gleich sieben Fahrzeuge von drei Marken des Volkswagen Konzerns erhielten bei der jährlich stattfindenden Leserwahl der Fachzeitschrift AUTO Straßenverkehr und des Magazins ELTERN den Titel „Familienauto des Jahres 2015“. Von der Marke Volkswagen Pkw wurden in ihrer jeweiligen Preisklasse der Golf Sportsvan, der Touran und der Sharan ausgezeichnet. Auch von der Marke ŠKODA konnten drei Modelle den ersten Rang erreichen: der ŠKODA Fabia Combi bei den Fahrzeugen bis 15.000€ in der Gesamt- und Importwertung sowie der ŠKODA Octavia Combi und der ŠKODA Superb Combi je Preisklasse bei den Importfahrzeugen. Mit ihrem Multivan überzeugte die Marke Volkswagen Nutzfahrzeuge in der Klasse bis 30.000€. Im Rahmen des Wettbewerbs küren die Leser und Online-User ihren Favoriten aus einem Katalog von 150 Vans, Kombis und SUV, die über mindestens 400 Liter Kofferraumvolumen verfügen und in sieben Preisklassen aufgeteilt sind.

Bei der Leserwahl „Auto connect Trophy 2015“ der Zeitschrift Auto Zeitung in Kooperation mit dem Magazin connect konnte sich Audi als erfolgreichste Marke durchsetzen. In allen zehn Kategorien, in denen ein System von Audi zur Wahl stand, belegte dieses den ersten Platz. Zum Beispiel gewann das Audi Multi Media Interface (MMI) touch bei den Bedien- und Anzeigenkonzepten die Wertung. Der Audi Q7 wurde mit über 40% aller Stimmen zum besten vernetzten Fahrzeug gewählt.

PRODUKTIONSJUBILÄUM

Ende Juli 2015 lief am Volkswagen Standort Emden das elfmillionste Fahrzeug seit der Eröffnung im Jahr 1964 vom Band. Das Werk ist seit Mitte der siebziger Jahre die Hauptproduktionsstätte für den Passat und hat sich zum größten industriellen Arbeitgeber der Region entwickelt.

STANDORTE

Als erster ausländischer Automobilhersteller hat Volkswagen im September 2015 eine eigene Motorenfertigung in Russland in Betrieb genommen. Das Werk befindet sich am Standort Kaluga in unmittelbarer Nähe zur Fahrzeugfertigung. Rund 400 neue Arbeitsplätze sind in der Region entstanden, die Jahreskapazität liegt bei 150.000 Einheiten. Die Ottomotoren werden in den Modellen Polo und ŠKODA Rapid verbaut und kommen darüber hinaus im Jetta und den ŠKODA Modellen Octavia und Yeti zum Einsatz.

Im Juli 2015 feierte die Marke Audi an ihrem Stammsitz in Ingolstadt Richtfest für eine neue Lackiererei, die ab Juni 2016 den Betrieb aufnehmen soll. Mit neuer Technik für eine optimale Lackverteilung und umweltschonenden Eigenschaften wie Abluftreinigung werden dort künftig Serienkarosserien für den neuen Audi A4 lackiert.

Die Marke ŠKODA stärkt ihre Entwicklungskompetenz und erweitert ihr 2014 in Betrieb genommenes Motorenzentrum in Mlada Boleslav um eine Einrichtung zur Messung der Emissionen von Fahrzeugen mit Benzin- und Dieselmotoren sowie mit alternativen Antrieben. Ziel dieser Maßnahme ist die kontinuierliche Reduzierung von Verbrauch und Emissionen der neuen ŠKODA Modelle im Rahmen der Wachstumsstrategie der Marke. Die Eröffnung ist für das zweite Halbjahr 2016 geplant.

In ihrem Werk in München hat die Marke MAN im September 2015 mit dem Bau einer neuen Fahrerhaus-Lackiererei begonnen. Die Vorteile der modernen Anlage liegen neben dem hocheffizienten Lackierprozess vor allem in innovativen und ressourcenschonenden Technologien, die dazu beitragen, Energieverbrauch und Emissionen zu reduzieren. Die Inbetriebnahme ist für Ende 2017 vorgesehen.

KOOPERATIONEN

Die AUDI AG, die BMW Group und die Daimler AG haben im August 2015 mit der Nokia Corporation vereinbart, deren Geschäft für Karten und ortsbezogene Dienste HERE zu übernehmen. Mit diesem Schritt soll die Verfügbarkeit der Produkte und Dienstleistungen von HERE als offene, unabhängige und wertschaffende Plattform für cloud-basierte Karten und Mobilitätsdienste dauerhaft gesichert werden. Die digitalen Karten von HERE schaffen die Grundlage für die nächste Generation der Mobilität und ortsbezogener Dienste. Diese bilden die Basis für neue Assistenzsysteme bis hin zum vollautomatisierten Fahren. Dabei werden hochpräzise digitale Karten mit Echtzeit-Fahrzeugdaten verbunden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und innovative Produkte und Dienstleistungen zu ermöglichen. Die drei Partner übernehmen HERE jeweils zu gleichen Teilen. Der auf die AUDI AG entfallende Anteil des Kaufpreises wird rund 0,85 Mrd.€ betragen. Vorbehaltlich der Freigabe durch die zuständigen Kartellbehörden wird mit dem Abschluss der Transaktion im nächsten halben Jahr gerechnet.

Im September 2015 haben die Volkswagen AG, die Allianz SE, die BASF SE und die Bayer AG angekündigt, gemeinsam die Deutsche Cyber-Sicherheitsorganisation (DCSO) zu gründen. Die Gesellschaft soll als Kompetenzzentrum Schwerpunktwissen zu Cyber-Sicherheit aufbauen und sich zum bevorzugten Dienstleister der deutschen Wirtschaft auf diesem Gebiet entwickeln. Heimische Unternehmen sollen beispielsweise durch Frühwarnsysteme und

Security-Audits unterstützt werden, die Sicherheitsarchitektur ihrer IT-Systeme zu verbessern. Ein enger Informationsaustausch mit dem Bundesministerium des Innern (BMI) und dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik (BSI) soll zudem dazu beitragen, ein anonymisiertes Lagebild der nationalen Cyber-Sicherheit zu erstellen. Die vier Gründungsgesellschafter werden zu je 25% an der DCSO beteiligt sein. Gewinne sollen in Forschung und Entwicklung sowie strategische Projekte reinvestiert werden.

VERKAUF DER ANTEILE AN SUZUKI

Am 29. August 2015 wurde der Schiedsspruch im Verfahren zwischen der Suzuki Motor Corporation und der Volkswagen AG den Parteien zugestellt. Darin wurde Volkswagen vertragstreues Verhalten bescheinigt. Das Schiedsgericht bestätigte zudem eine Vertragsverletzung durch Suzuki und räumt Volkswagen dem Grunde nach Schadensersatzansprüche ein. Zudem stellte das Schiedsgericht fest, dass den Vertragsparteien ein ordentliches Kündigungsrecht des Kooperationsvertrages zustehe. Dieses Kündigungsrecht habe Suzuki ausgeübt, so dass die Kooperation beendet sei. Die Verträge seien so auszulegen, dass Volkswagen bei Beendigung der Kooperation die Beteiligung an Suzuki abgeben müsse. Volkswagen hat in diesem Zusammenhang am 17. September 2015 seine Suzuki Beteiligung von 19,9% zum Börsenwert von 3,1 Mrd. € an Suzuki verkauft. Aus der Veräußerung der Anteile ergab sich ein Ertrag in Höhe von 1,5 Mrd. €, der im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird. Die Porsche Automobil Holding SE hat sich Ende September 2015 mit der Suzuki Motor Corporation über den außerbörslichen Erwerb von 1,5% der Stammaktien an der Volkswagen AG geeinigt. Der Anteil der Porsche SE am Gezeichneten Kapital der Volkswagen AG erhöhte sich damit im Erwerbszeitpunkt auf 32,4%.

ABFINDUNG AN DIE MINDERHEITSAKTIONÄRE DER MAN SE

Im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung an die Minderheitsaktionäre der MAN SE hat das Landgericht München Ende Juli 2015 in erster Instanz entschieden, dass der Abfindungsanspruch von 80,89€ auf 90,29€ je Aktie anzuheben sei. Sowohl Volkswagen als auch einige Antragsteller haben am Oberlandesgericht München Beschwerde gegen das Urteil eingelegt.

UNREGELMÄSSIGKEITEN BEI DER VERWENDETEN SOFTWARE FÜR BESTIMMTE DIESELMOTOREN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Im September 2015 informierten die US-amerikanischen Behörden California Air Resources Board (CARB) und Environmental Protection Agency (EPA) die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid-Emissionen festgestellt wurden und damit gegen amerikanische Umweltgesetze verstoßen wurde.

In seiner Mitteilung vom 22. September hat der Volkswagen Konzern darüber informiert, dass Fahrzeuge mit Dieselmotoren vom Typ EA 189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen Auffälligkeiten aufweisen. Bei diesem Motorentyp wurde eine Abweichung zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt. Verantwortlich für diese Abweichung ist eine innermotorische Steuerungssoftware. Die Fahrzeuge sind weiterhin technisch sicher und fahrbereit.

Volkswagen arbeitet mit den zuständigen Behörden in den USA offen und umfassend zusammen, um den Sachverhalt schnell und transparent vollumfänglich aufzuklären. Hierzu hat das Unternehmen neben einer internen auch eine externe Untersuchung beauftragt. Die objektive Ermittlung und die vollständige Aufklärung erfolgen unter Einbeziehung von Rechtsanwälten in Deutschland und den USA. Zudem stellte das Unternehmen Strafanzeige bei der zuständigen Staatsanwaltschaft Braunschweig. Darüber hinaus hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG einen Sonderausschuss zur Aufklärung der Vorgänge gebildet, der dem Aufsichtsrat regelmäßig berichtet.

Volkswagen arbeitet intensiv daran, die Unregelmäßigkeiten mit technischen Maßnahmen zu beseitigen. Das Unternehmen steht dazu in Kontakt mit den zuständigen Behörden und dem Deutschen Kraftfahrtbundesamt. Anfang Oktober 2015 stellte Volkswagen einen Zeit- und Maßnahmenplan vor. Dieser sieht vor, dass ab Januar 2016 mit der – für die Kunden kostenlosen – Nachbesserung der Fahrzeuge begonnen wird. Die technischen Lösungen umfassen je nach Baureihe und Modelljahr Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen. Mitte Oktober hat das Kraftfahrtbundesamt einen Rückruf der betroffenen Fahrzeuge in Deutschland angeordnet.

Insbesondere zur Abdeckung der anstehenden Maßnahmen wurden im dritten Quartal 2015 Risikovorsorgen in Höhe von insgesamt 6,7 Mrd. € im Operativen Ergebnis erfasst. Daneben bestehen Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselmotoren, deren Bewertbarkeit zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gegeben ist. Aufgrund der laufenden Untersuchungen unterliegt die Beurteilung der Sachverhalte Einschätzungsrisiken. Insbesondere die Konkretisierung der Rechtsrisiken kann zu erheblichen finanziellen Belastungen führen. Die Ergebnisziele des Konzerns für das Jahr 2015 wurden angepasst, die Investitionsplanung wird überarbeitet und die laufenden Effizienzprogramme intensiviert.

RATINGS UND RANKINGS

Infolge der Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns hat die Rating-Agentur Moody's Investor Services am 24. September 2015 den Ausblick für die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften von stabil auf negativ gesenkt.

Standard & Poor's hat in diesem Zusammenhang am 12. Oktober 2015 die kurz- und langfristigen Ratings für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH um jeweils eine Stufe auf A-2 beziehungsweise A- gesenkt. Die langfristigen Ratings für die Volkswagen AG und die Volkswagen Financial Services AG stehen zudem auf der Beobachtungsliste für eine weitere mögliche Herabstufung. Der Ausblick für die Volkswagen Bank GmbH wurde auf negativ gesetzt.

In Nachhaltigkeitsrankings und -indizes, in denen wir vor der Dieselmotoren eine Spitzenposition belegten, zum Beispiel den Dow Jones Sustainability Indices, CDP Carbon Disclosure Project, Sustainalytics und Oekom, wurde Volkswagen herabgestuft beziehungsweise aus diesen herausgenommen.

NUTZFAHRZEUGE/POWER ENGINEERING IN DOW JONES SUSTAINABILITY INDIZES

Die Schweizer Rating-Agentur RobecoSAM wählte MAN im Rahmen der jährlichen Überprüfung ihres Nachhaltigkeits-Rankings im Sektor Maschinenbau in den Dow Jones Sustainability Index (DJSI) World und DJSI Europe. MAN ist als einziges deutsches Unternehmen zum vierten Mal in Folge in beiden Indizes vertreten.

DER VOLKSWAGEN KONZERN STELLT SICH NEU AUF

In seiner Sitzung am 25. September 2015 hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG Beschlüsse für eine Neuordnung des Unternehmens gefasst: Der Konzern und die Marken erhalten eine neue Führungsstruktur, die ab Anfang 2016 umgesetzt werden soll. Dies steht nicht im Zusammenhang mit der Dieselmotorthematik. Die wesentlichen Veränderungen sind im Einzelnen:

Auf Konzernebene richtet sich die Führungsstruktur noch konsequenter nach dem technischen Baukastensystem aus. Die Gliederung sieht die Volumenmarken Volkswagen Pkw, SEAT und ŠKODA vor, die Markengruppe Audi mit Lamborghini und Ducati sowie die Markengruppe Porsche mit Bentley und Bugatti. Die Nutzfahrzeug-Holding bleibt ebenso bestehen wie die Bereiche Power Engineering und Financial Services.

Darüber hinaus wird der Fokus der Konzernfunktionen stärker auf Effizienzen und Zukunftsthemen ausgerichtet. Dazu werden organisatorische Einheiten gegründet, unter anderem für die Konzern-Produktstrategie, für neue Geschäftsfelder, für Kooperationen und Beteiligungen sowie für das Thema Connected Car und für die CO₂-Steuerung. Ein Chief Technology Officer wird zudem technische Entwicklungen konzernweit analysieren und gegebenenfalls mit steuern.

Zugleich werden bestehende Gremien, Strukturen und Abläufe auf Konzernebene insbesondere durch die Stärkung der einzelnen Marken und die regionale Eigenverantwortung gestrafft. Das Produktionsressort im Konzernvorstand entfällt als Konsequenz aus der Verlagerung von Verantwortung in die Marken und Regionen.

VORSTANDS- UND AUFSICHTSRATSANGELEGENHEITEN

Der Vorsitzende des Vorstands der Volkswagen AG, Prof. Dr. Martin Winterkorn, hat die Verantwortung für die zuvor bekannt gewordenen Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren übernommen und sein Amt am 25. September 2015 niedergelegt.

Mit Wirkung zum 26. September 2015 berief der Aufsichtsrat der Volkswagen AG Herrn Matthias Müller zum Vorstandsvorsitzenden der Volkswagen AG. In seiner Funktion als Vorsitzender des Vorstands der Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG gehörte Herr Müller bereits dem Konzernvorstand an.

Herr Christian Klingler, Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für Vertrieb und Marketing sowie Vorstand der Marke Volkswagen Pkw für Vertrieb und Marketing, hat ebenfalls zum 25. September 2015 sein Amt niedergelegt. Bis auf Weiteres wird der neue Vorstandsvorsitzende, Herr Matthias Müller, das Vertriebsressort auf Konzernebene kommissarisch leiten.

Am 7. Oktober 2015 wurde Herr Hans Dieter Pötsch im Wege der gerichtlichen Ersatzbestellung zum Mitglied des Aufsichtsrats der Volkswagen AG bestellt. Herr Pötsch ersetzt Frau Julia Kuhn-Piëch, die ihr Aufsichtsratsmandat mit Wirkung zum 1. Oktober 2015 niedergelegt hatte. In seiner Sitzung am 7. Oktober 2015 wählte der Aufsichtsrat Herrn Pötsch mit sofortiger Wirkung zum Vorsitzenden des Aufsichtsrats.

Zum Nachfolger von Herrn Pötsch als Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für Finanzen und Controlling berief der Aufsichtsrat am 7. Oktober 2015 Herrn Frank Witter, bisher Vorstandsvorsitzender der Volkswagen Financial Services AG.

Der Aufsichtsrat verlängerte zudem den Vertrag mit Herrn Francisco Javier Garcia Sanz, Mitglied des Vorstands der Volkswagen AG für den Geschäftsbereich Beschaffung, um fünf Jahre.

Zum 1. Januar 2016 soll Frau Christine Hohmann-Dennhardt das neu geschaffene Ressort für Integrität und Recht im Vorstand der Volkswagen AG übernehmen.

Volkswagen Aktie

Die Kurse an den internationalen Aktienmärkten setzten im dritten Quartal 2015 den rückläufigen Trend der vorangegangenen drei Monate fort. Auch der DAX litt vor allem unter der Sorge über die Konjunkturabschwächung Chinas.

Zu Beginn des dritten Quartals führte die Verunsicherung über die ungelöste Schuldsituation in Griechenland zu sinkenden Notierungen. Im weiteren Verlauf des Monats Juli stützte die Einigung auf ein weiteres Hilfspaket für Griechenland und die damit abgewendete Staatsinsolvenz die Kurse in einem Umfeld, das von deutlich sinkenden Notierungen an den chinesischen Börsen geprägt war. Im August sorgten insbesondere die Abwertung der chinesischen Währung durch die Notenbank und die Verunsicherung über das verlangsamte Wachstum der Wirtschaft Chinas für einen Rückgang der Kurse. Zu Beginn des Monats September stabilisierten sich die Notierungen vorübergehend basierend auf der Hoffnung auf eine Leitzinssenkung durch die chinesische Notenbank sowie positiven Makrodaten aus Europa, bevor sie sich Ende September aufgrund der Besorgnis über das leicht abgeschwächte Wachstum der Weltwirtschaft erneut rückläufig entwickelten.

Der DAX notierte mit 9.660 Punkten am 30. September 2015 um 1,5% unter dem Kurs vom letzten Handelstag 2014. Mit 446 Punkten beendete der EURO STOXX Automobiles & Parts das dritte Quartal 2015 und lag damit um 6,9% unter dem Jahresschlusskurs 2014.

Auch die Kurse der Vorzugs- und der Stammaktie der Volkswagen AG setzten im dritten Quartal 2015 den Abwärtstrend fort und blieben deutlich hinter dem Markt zurück. Die rückläufige

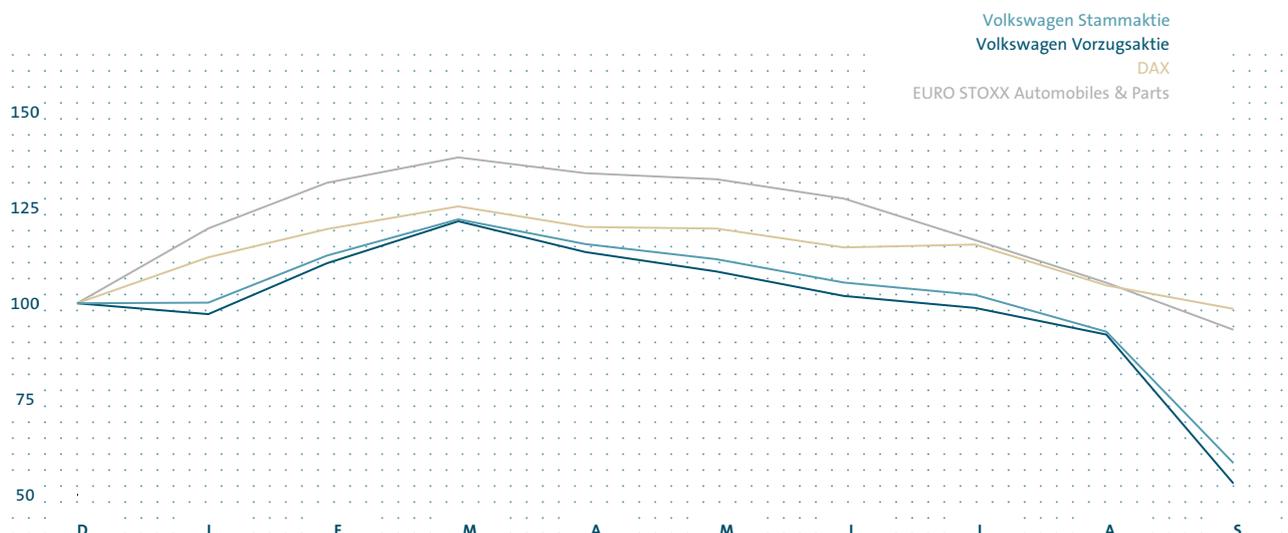
Entwicklung, die bereits zu Beginn des Monats Juli unter Schwankungen einsetzte, verstärkte sich im weiteren Verlauf des Berichtszeitraums. Investoren mit dem Fokus auf die Automobilbranche wurden unter anderem von der abgeschwächten Konjunktur-entwicklung in China verunsichert. Mit dem Bekanntwerden der Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren und den daraus erwarteten Konsequenzen kam es Mitte September zu einem erheblichen Rückgang der Kurse beider Aktiegattungen.

Die Vorzugsaktie der Volkswagen AG verzeichnete am 16. März 2015 mit 255,20€ ihren höchsten Tagesschlusskurs im Berichtszeitraum und markierte damit zugleich ein Allzeithoch. Sie notierte am 29. September 2015 mit 95,20€ am niedrigsten. Die Vorzugsaktie schloss bei 97,75€ den Zeitraum Januar bis September 2015 und lag damit um 47,1% unter dem Stand vom letzten Kurs 2014. Die Volkswagen Stammaktie erreichte ebenfalls am 16. März 2015 mit 247,55€ ihren höchsten Tagesschlusskurs in den ersten neun Monaten 2015. Mit 103,30€ wies sie am 29. September 2015 ihren niedrigsten Schlusskurs aus. Die Stammaktie notierte am 30. September 2015 mit einem Tagesschlusskurs von 104,95€; gegenüber dem letzten Stand vom Jahresende 2014 bedeutet dies einen Rückgang um 41,7%.

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

AKTIENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2014 BIS SEPTEMBER 2015

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2014 = 100



Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Im Verlauf des Jahres 2015 hat sich das robuste Wachstum der Weltwirtschaft leicht abgeschwächt. Während sich die Dynamik in vielen Industrieländern leicht erhöhte, verlief die konjunkturelle Entwicklung in den meisten Schwellenländern unterdurchschnittlich. Die vergleichsweise niedrigen Energie- und Rohstoffpreise beeinträchtigten zwar die Wirtschaft einzelner Länder, unterstützten jedoch insgesamt die globale Konjunktur.

Die wirtschaftliche Erholung Westeuropas setzte sich im Berichtszeitraum fort. Die nordeuropäischen Länder wiesen ein solides Wachstum auf und viele südeuropäische Staaten erreichten steigende Expansionsraten.

Die deutsche Wirtschaft profitierte weiter von der positiven Stimmung der Konsumenten und der guten Lage am Arbeitsmarkt; das Wachstumstempo erhöhte sich im Jahresverlauf.

In Zentraleuropa entwickelte sich die Konjunktur in den ersten neun Monaten des Jahres 2015 ebenfalls positiv. Dagegen trug der Konflikt zwischen Russland und der Ukraine maßgeblich zur rezessiven Entwicklung dieser beiden Volkswirtschaften bei und beeinträchtigte die Situation in Osteuropa insgesamt. Zudem wirkten die sinkenden Energiepreise vor allem auf die Erdöl produzierenden Länder dieser Region negativ.

Die Lage in Südafrika war im bisherigen Jahresverlauf durch strukturelle Defizite und soziale Konflikte geprägt; das Wachstum bewegte sich auf dem Vorjahresniveau.

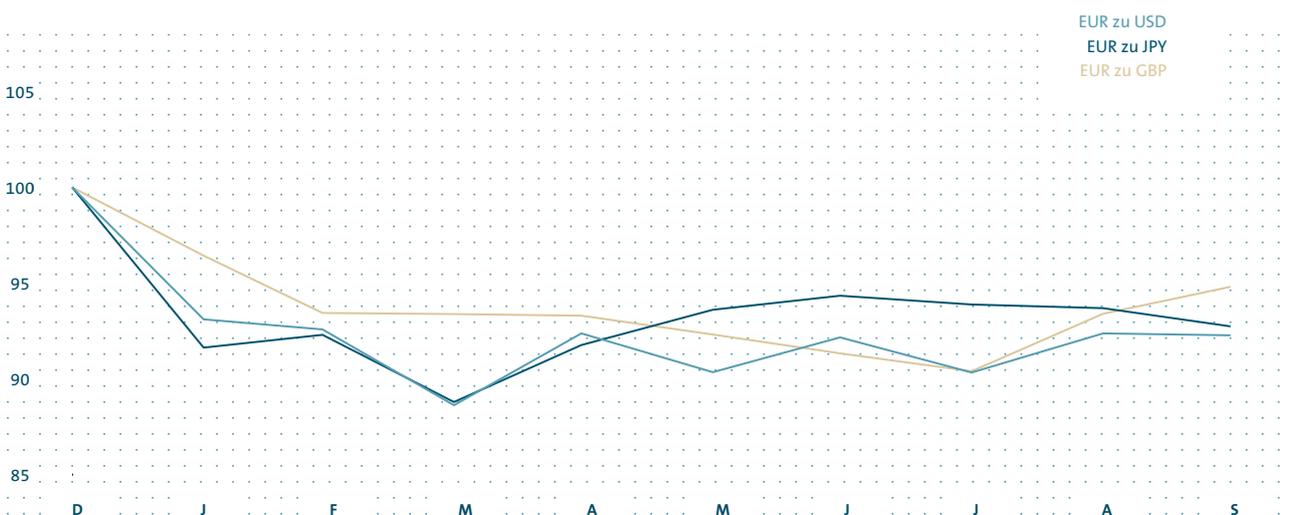
Die Expansionsrate der US-Wirtschaft lag im Berichtszeitraum auf einem durchschnittlich soliden Niveau. Die rückläufige Arbeitslosenquote, die weiterhin gute Stimmung der Konsumenten und die nach wie vor stark expansive Geldpolitik unterstützten die Konjunktur. Die mexikanische Wirtschaft entwickelte sich positiv mit einer im Vergleich zum Vorjahreszeitraum leicht zunehmenden Wachstumsrate.

In Brasilien blieb die Situation in den ersten neun Monaten des Jahres 2015 angespannt. Sowohl die schwache Inlandsnachfrage als auch die weltweit niedrigen Rohstoffpreise beeinträchtigten die Entwicklung. Im Nachbarland Argentinien konnte die Wirtschaftsleistung trotz der weiterhin sehr hohen Inflation gegenüber dem Vorjahreszeitraum gesteigert werden.

In China schwächte sich das vergleichsweise hohe Wirtschaftswachstum im Verlauf der ersten drei Quartale des Jahres 2015 aufgrund struktureller Veränderungen etwas ab. Die japanische Wirtschaft expandierte nur leicht. Das Wachstum der Volkswirtschaften Indiens und der ASEAN-Region zeigte sich überwiegend stabil.

DEWEISEKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2014 BIS SEPTEMBER 2015

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2014 = 100



ENTWICKLUNG DER PKW-MÄRKTE

In den ersten neun Monaten des Jahres 2015 lag die Zahl der weltweiten Pkw-Neuzulassungen um 2,4% über dem Wert des Vorjahreszeitraums, die Entwicklung der Nachfrage verlief jedoch regional uneinheitlich. Während die Pkw-Nachfrage in Westeuropa, Zentraleuropa, Nordamerika und Asien-Pazifik im Vergleich zum Vorjahreszeitraum zulegen, setzte sich der drastische Rückgang auf den Märkten in Osteuropa und Südamerika fort.

Der Pkw-Markt in Westeuropa blieb im Berichtszeitraum auf Erholungskurs. Gemessen an den vergleichbaren Perioden in den Vorkrisenjahren bis 2007 befindet sich der westeuropäische Markt aber immer noch auf einem niedrigen Niveau. Neben dem aus dieser Zeit resultierenden Ersatzbedarf waren das verbesserte gesamtwirtschaftliche Umfeld, die positive Konsumentenstimmung sowie niedrige Kraftstoffpreise die wesentlichen Gründe für den Marktanstieg. Die Pkw-Neuzulassungen in Italien und Spanien verzeichneten von Januar bis September 2015 zweistellige Zuwachsraten, wobei der spanische Markt weiterhin durch staatliche Fördermaßnahmen begünstigt wurde. Der Anstieg in Großbritannien und Frankreich fiel im Vergleich dazu verhaltener aus.

Auch in Deutschland wurden in den ersten neun Monaten 2015 mehr Pkw zugelassen. Geringere Kraftstoffpreise, niedrige Zinsen, die positive Stimmung der Konsumenten sowie die gute Lage am Arbeitsmarkt unterstützten die anhaltende Erholung. Dabei stiegen ausschließlich die Pkw-Neuzulassungen gewerblicher Kunden, während die der Privatkunden zurückgingen.

In der Region Zentral- und Osteuropa sank die Pkw-Nachfrage im Berichtszeitraum insgesamt stark. Dabei war die Entwicklung in den einzelnen Märkten sehr uneinheitlich: Während die Pkw-Neuzulassungen in Osteuropa vor allem aufgrund der anhaltend schwierigen wirtschaftlichen und politischen Situation in Russland und der Ukraine massiv einbrachen, konnten die Märkte in den zentraleuropäischen EU-Ländern zulegen – in der Mehrzahl sogar mit zweistelligen Veränderungsraten.

Auf dem südafrikanischen Pkw-Markt setzte sich der Rückgang in den ersten neun Monaten des Jahres 2015 fort. Hauptursachen waren ein schwaches Wirtschaftswachstum, gestiegene Zinsen sowie ein sich verschlechterndes Konsumklima.

In der Region Nordamerika nahmen die Verkäufe von Januar bis September 2015 im Vergleich zum Vorjahreswert weiter zu. Das Marktvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) in den USA erreichte dabei den höchsten 9-Monatswert der vergangenen zehn Jahre. Das war insbesondere auf das hohe Verbrauchervertrauen, die Steigerung bei Beschäftigung und Einkommen sowie auf günstige Finanzierungsbedingungen zurückzuführen. Einem Verkaufsrückgang bei den Pkw-Modellen stand ein stärkeres Wachstum in den SUV- und Pickup-Segmenten gegenüber, die vor allem von den niedrigen Kraftstoffpreisen profitierten. Der kanadische und der mexikanische Automobilmarkt erreichten im Berichtszeitraum jeweils neue Rekordmarken.

Die südamerikanischen Pkw-Märkte verzeichneten in den ersten drei Quartalen 2015 einen deutlichen Rückgang. In Brasilien fielen die Neuzulassungen auf den niedrigsten Stand der letzten neun Jahre. Hauptgründe waren neben der zu Jahresbeginn 2015 angehobenen Industrieproduktsteuer die anhaltende Wirtschaftskrise und gestiegene Zinsen. Auf dem argentinischen Pkw-Markt

hat sich der zu Jahresbeginn starke Abwärtstrend im Verlauf des Berichtszeitraums verlangsamt. Die hohe Pkw-Besteuerung sowie der anhaltende Devisenmangel und sinkende Realeinkommen wirkten weiterhin dämpfend auf die Nachfrage.

In der Region Asien-Pazifik nahmen die Pkw-Neuzulassungen in den ersten neun Monaten 2015 zu, allerdings ist seit Juni eine Stagnation zu beobachten. Dies war vor allem auf den chinesischen Pkw-Markt zurückzuführen, der sich im Verlauf des Berichtszeitraums aufgrund der generellen Konjunkturabschwächung deutlich abkühlte. Insgesamt führte die anhaltend hohe Nachfrage nach günstigen Einstiegsmodellen im SUV-Segment zu einem Anstieg. In Japan hat sich der Rückgang des Pkw-Marktes im dritten Quartal 2015 fortgesetzt. Neben Vorzieheffekten, die aufgrund der Mehrwertsteuererhöhung zum 1. April 2014 im Vorjahr positiv wirkten, beeinträchtigte im Jahresverlauf 2015 die seit dem 1. April wirkungsvolle Steuererhöhung auf Mini-Fahrzeuge (bis 660 cm³ Hubraum) die Nachfrage. Der Zuwachs auf dem indischen Pkw-Markt wurde durch ein günstiges Konsumklima sowie gesunkene Zinsen und niedrige Kraftstoffpreise getragen.

Im ASEAN-Raum lag die Zahl der Pkw-Verkäufe unter dem Wert des Vorjahreszeitraums. Dies war im Wesentlichen auf den indonesischen Pkw-Markt zurückzuführen, der unter anderem aufgrund der hohen Inflation und gestiegener Kreditkosten rückläufig war.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen lag im Zeitraum Januar bis September 2015 geringfügig unter dem Niveau des Vorjahres.

Aufgrund der wirtschaftlichen Stabilisierung verzeichneten die Zulassungen in Westeuropa im Vergleich zum Vorjahr eine merkliche Steigerung.

In Zentral- und Osteuropa unterschritten die Neuzulassungen von leichten Nutzfahrzeugen in den ersten drei Quartalen des Jahres 2015 deutlich den Vergleichswert des Vorjahres. In Russland kam es aufgrund der politischen Spannungen und deren Auswirkungen zu einem starken Rückgang des Zulassungsvolumens.

Für Nordamerika berichten wir über den „light vehicle market“ im Bereich der Pkw-Märkte. Darin sind sowohl Pkw als auch leichte Nutzfahrzeuge bis 6,35 t enthalten.

Auf den Märkten in Südamerika waren die Verkäufe in den ersten neun Monaten dieses Jahres aufgrund der anhaltend schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen geringer als ein Jahr zuvor. In Brasilien und Argentinien, den größten Märkten der Region, lagen die Fahrzeugverkäufe unter dem Wert des Vorjahres.

Die Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen erreichte in der Region Asien-Pazifik nicht das Vorjahresniveau. In China, dem dominierenden Markt der Region, übertraf die Anzahl der neuzugelassenen Fahrzeuge leicht den Wert der Vergleichsperiode. Die Nachfrage in Indien verzeichnete im Vergleich zum Vorjahr einen moderaten Rückgang. In Japan kam es aufgrund von Vorzieheffekten im ersten Quartal des Vorjahres infolge der Mehrwertsteuererhöhung zum 1. April 2014 zu einem deutlichen Rückgang des Verkaufsvolumens. In den Monaten Januar bis September 2015 waren die Verkäufe im ASEAN-Raum geringer als ein Jahr zuvor.

In den ersten neun Monaten 2015 lag die weltweite Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t merklich unter dem Vorjahresniveau.

In Westeuropa sorgte eine höhere Nachfrage in Großbritannien, den Niederlanden, Spanien und Italien – größtenteils ausgehend von einem niedrigen Vorjahresniveau und gestützt von positiven wirtschaftlichen Impulsen – für einen Anstieg der Neuzulassungen von Lkw. In Deutschland, dem größten Markt Westeuropas, erreichte das Zulassungsvolumen in den ersten drei Quartalen dieses Jahres das Niveau des Vorjahres.

Zu einem erheblichen Rückgang der Anzahl neu zugelassener Fahrzeuge kam es in der Region Zentral- und Osteuropa. Ursächlich dafür waren im Wesentlichen die angespannte und unsichere politische Lage sowie die Währungsschwäche und die erschwerten Finanzierungsbedingungen in Russland.

In Nordamerika machte sich die positive wirtschaftliche Entwicklung, gestützt durch öffentliche und private Ausgaben im Bau- und Industriesektor sowie günstige Finanzierungsbedingungen, bemerkbar: Die Nachfrage war höher als ein Jahr zuvor.

Die Fahrzeugverkäufe in Südamerika lagen in den Monaten Januar bis September 2015 signifikant unter dem Vergleichswert des Vorjahres. In Brasilien, dem größten Markt der Region, unterschritt die Nachfrage infolge der rückläufigen Wirtschaftsleistung und restriktiverer Finanzierungsbedingungen erheblich das Vorjahresniveau. In Argentinien kam es in den ersten neun Monaten 2015 aufgrund von Vorzieheffekten durch Einführung der Emissionsnorm Euro-5 ab Beginn des Jahres 2016 zu einer leichten Steigerung des Verkaufsvolumens.

In der Region Asien-Pazifik – ohne Berücksichtigung des chinesischen Marktes – sind die Verkäufe von Lkw im Vergleich zum Vorjahreszeitraum gestiegen. Die Nachfrage auf dem indischen Markt verzeichnete aufgrund des Ersatzbeschaffungsbedarfs im schweren Segment, steigender Infrastrukturausgaben sowie des verbesserten Investitionsklimas einen deutlichen Anstieg. Auf dem weltgrößten Lkw-Markt China erreichten die Zulassungen nicht den Wert des Vorjahres. Gründe dafür sind das verlangsamte Wirtschaftswachstum und Vorzieheffekte in 2014 im Zuge der Einführung der Abgasnorm C4 in China.

Die Nachfrage nach Bussen weltweit und auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten lag im Zeitraum Januar bis September 2015 unter dem Niveau des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR POWER ENGINEERING

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

In den ersten neun Monaten des Jahres 2015 setzte sich auf dem Marinemarkt die bereits im Verlauf des Jahres 2014 spürbar zurückhaltende Bestelltätigkeit fort. Die Marktsegmente entwickelten sich dabei zum Teil unterschiedlich. Während sich die Nachfrage nach Tankern, Container- und Kreuzfahrtschiffen positiv entwickelte, verringerte sich die Nachfrage nach Schüttgutfrach-

tern. Aufgrund des niedrigen Ölpreises ging die Nachfrage im Offshore-Bereich ebenfalls zurück. Insgesamt war der Marinemarkt im Vergleich zum Vorjahreszeitraum deutlich rückläufig.

Im Bereich der Energieerzeugung bestand ein unverändert hoher Bedarf an Energielösungen mit starker Tendenz hin zu mehr Flexibilität und dezentraler Verfügbarkeit. Der Trend weg von schwerölbetriebenen Kraftwerken hin zu mit Dual-Fuel sowie mit Gas betriebenen Kraftwerken hielt dabei an. Insbesondere bei größeren Projekten verzögerte sich die Auftragsvergabe aufgrund des weiterhin nur gedämpften wirtschaftlichen Wachstums in wichtigen Schwellen- und Entwicklungsländern sowie der unverändert schwierigen Finanzierungsbedingungen auf der Kundenseite teilweise erheblich. Gegenüber dem Vorjahr zeigte sich der Markt für Energieerzeugung insgesamt stabil.

Der Markt für den Neubau von Turbomaschinen ist wesentlich geprägt durch die Vergabe von Aufträgen im Zusammenhang mit weltweiten Investitionsprojekten in Öl- und Chemieanlagen. Bedingt durch den geringen Ölpreis sind die Projektvolumina in der Öl- und Gasindustrie im Laufe des Jahres zurückgegangen, infolgedessen hat sich der Wettbewerbsdruck erneut erheblich verstärkt. In den Monaten Januar bis September 2015 lag die Nachfrage nach Turbomaschinen in der Prozessindustrie auf insgesamt niedrigerem Niveau, auch hier hat sich die Wettbewerbsintensität weiter verschärft. In Summe war der Markt für Turbomaschinen gegenüber dem Vorjahr auf niedrigem Niveau stark rückläufig.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Die weltweit hohe Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen hielt in den ersten neun Monaten 2015 an.

Die gute Gesamtmarktentwicklung in Deutschland und die Erholungstendenzen in West- und Zentraleuropa waren positive Einflussfaktoren für das Geschäft mit Finanzdienstleistungsprodukten. Sie kompensierten die negativen Effekte aus den rückläufigen Absatzvolumina in Russland und Südamerika.

In der Region Nordamerika hat sich die Nachfrage nach automobilen Finanzdienstleistungen weiter positiv entwickelt und lag insgesamt über Vorjahresniveau.

Auf den südamerikanischen Automobilmärkten setzte sich der rückläufige Trend fort und spiegelte sich auch im Absatz von Finanzdienstleistungsprodukten wider.

In der Region Asien-Pazifik entwickelte sich die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen weiterhin positiv, jedoch verlor das Wachstum aufgrund der sich abschwächenden Wirtschaft in China an Dynamik.

Im Lkw- und Bus-Geschäft erhöhte sich die Nachfrage nach Finanzdienstleistungsprodukten trotz einer insgesamt rückläufigen Fahrzeugnachfrage auf den relevanten Märkten verglichen mit dem Vorjahresniveau. Negativ wirkte sich der erhebliche Absatzrückgang bei Lkw und Bussen in Südamerika aus, insbesondere im wichtigen Markt Brasilien. Aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung in Europa konnte dies jedoch mehr als kompensiert werden.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Volkswagen Konzern lieferte im Berichtszeitraum 7.430.794 Fahrzeuge an Kunden aus und lag damit leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Die Grafik auf Seite 12 zeigt die Entwicklung der Auslieferungszahlen nach Monaten. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen von Pkw sowie auf die Auslieferungen von Nutzfahrzeugen getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER*

	2015	2014	%
Pkw	6.980.066	7.075.089	-1,3
Nutzfahrzeuge	450.728	466.698	-3,4
Gesamt	7.430.794	7.541.787	-1,5

* Die Auslieferungen von 2014 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

AUSLIEFERUNGEN VON PKW WELTWEIT

Der Volkswagen Konzern übergab in den ersten drei Quartalen 2015 weltweit 6.980.066 Pkw an Kunden und lag damit leicht unter dem Niveau des Vorjahres. Der Gesamtmarkt stieg im gleichen Zeitraum um 2,4%. Die Marken Audi (+3,8%), ŠKODA (+2,2%), Porsche (+27,6%) und Lamborghini (+71,7%) verzeichneten neue Höchstwerte für den Berichtszeitraum. In Westeuropa, Zentral- und Nordamerika legte die Nachfrage nach Pkw aus dem Volkswagen Konzern zu. In der Region Asien-Pazifik lagen die Auslieferungen leicht unter dem Vorjahresniveau, in Südamerika und Osteuropa wurden die Vorjahreswerte zum Teil deutlich verfehlt.

Die Tabelle auf der nächsten Seite gibt einen Überblick über die im Zeitraum Januar bis September 2015 ausgelieferten Pkw an Kunden, aufgegliedert nach Märkten.

Im Folgenden erläutern wir die Entwicklung unserer Verkaufszahlen in den einzelnen Märkten.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

Die Erholung des Pkw-Marktes in Westeuropa setzte sich im Berichtszeitraum fort; hier lieferte der Volkswagen Konzern 6,3% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Auf allen wesentlichen Märkten dieser Region stiegen unsere Verkaufszahlen. Die Modelle Golf Sportsvan, Passat und Audi TT erzielten die größten Nachfragezuwächse. Auch die Modelle Polo, Golf, Tiguan, Audi A3, ŠKODA Octavia und Porsche Macan waren sehr beliebt. Der Audi Q7 und der ŠKODA Superb wurden erfolgreich in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa belief sich auf 24,6 (25,0)%.

Auf dem wachsenden deutschen Pkw-Markt lieferten wir in den ersten drei Quartalen dieses Jahres 5,4% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als ein Jahr zuvor. Die größten Steigerungsraten verzeichneten die Modelle Golf Sportsvan, Passat, Audi TT, Audi Q7 und Porsche Macan. Sieben Konzernmodelle führten in der Zulassungsstatistik des Kraftfahrtbundesamtes ihr jeweiliges Segment an: up!, Polo, Golf, Tiguan, Passat, Audi TT und Audi A6. Der Golf

blieb auch in den ersten neun Monaten 2015 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

Im Berichtszeitraum übergaben wir auf den Pkw-Märkten der Region Zentral- und Osteuropa 9,0% weniger Fahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Der Gesamtmarkt ging in dieser Periode um 21,4% zurück. Aufgrund der schwierigen wirtschaftlichen und politischen Situation in Russland und der Ukraine gingen unsere Verkaufszahlen dort massiv zurück. In Tschechien, Ungarn und Rumänien hingegen verzeichneten wir kräftige Nachfragezuwächse. Die Modelle Golf Sportsvan, Audi Q7, ŠKODA Fabia Combi, ŠKODA Rapid und SEAT Leon ST wiesen eine steigende Nachfrage auf. Der Marktanteil des Volkswagen Konzerns in dieser Region verbesserte sich auf 20,1 (17,4)%.

In Südafrika verkauften wir in den ersten drei Quartalen 2015 in einem rückläufigen Gesamtmarkt weniger Pkw an Kunden als im Vorjahr (-10,8%).

Auslieferungen in Nordamerika

Der Volkswagen Konzern lieferte im Berichtszeitraum in Nordamerika 5,8% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Der Marktanteil des Konzerns lag bei 4,5 (4,5)%. Der Jetta blieb das am meisten verkaufte Modell des Konzerns in Nordamerika.

Auf dem US-amerikanischen Markt verkauften wir im Zeitraum Januar bis September 2015 mehr Fahrzeuge als im Vorjahr (+3,2%). Der Gesamtmarkt wuchs im gleichen Zeitraum um 5,0%. Vor allem Modelle aus dem SUV- und Pickup-Segment waren nach wie vor bei den Kunden beliebt. Die Konzernmodelle Golf, Jetta, Passat, Audi A3 Limousine, Audi Q5 und Porsche Cayenne wurden besonders stark nachgefragt.

Die dynamische Entwicklung des mexikanischen Gesamtmarktes setzte sich fort; die Nachfrage nach Fahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern war dort im Berichtszeitraum um 11,4% höher als ein Jahr zuvor. Besonders beliebt waren die Modelle Vento, Jetta und SEAT Ibiza.

Auf dem leicht wachsenden Markt in Kanada verkauften wir im Berichtszeitraum 10,7% mehr Konzernmodelle als im Vorjahr. Vor allem die Modelle Golf, Audi A3 Limousine und Audi Q3 verzeichneten große Zuwächse.

Auslieferungen in Südamerika

Die Rahmenbedingungen auf den wettbewerbsintensiven Märkten Südamerikas blieben im Verlauf der ersten drei Quartale 2015 weiterhin herausfordernd. Dabei entwickelten sich die Märkte uneinheitlich: Während der Pkw-Markt in Brasilien weiter zurückging, schwächte sich der Abwärtstrend in Argentinien ab. Der Volkswagen Konzern verkaufte in diesem Zeitraum 23,8% weniger Fahrzeuge als im Vorjahr. In dieser Region ging der Pkw-Marktanteil des Konzerns auf 16,2 (17,5)% zurück.

Auf dem deutlich rückläufigen Pkw-Markt in Brasilien wurden von Januar bis September dieses Jahres 30,9% weniger Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern nachgefragt als im Vorjahr. Die höchsten Verkaufszahlen wiesen die Modelle up!, Fox, Gol, Voyage, Saveiro und Audi A3 auf.

In Argentinien setzte sich die Erholung unserer Verkaufszahlen fort; der Konzern lieferte im Berichtszeitraum 7,8% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Das am meisten nachgefragte Konzernmodell in Argentinien war der Gol.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

Von Januar bis September 2015 lieferten wir in der Region Asien-Pazifik weniger Fahrzeuge an Kunden aus als ein Jahr zuvor (-4,2%). Im gleichen Zeitraum wuchs der Gesamtmarkt um 2,6%; unser Marktanteil belief sich auf 12,6 (13,5)%.

Die Dynamik des chinesischen Pkw-Marktes schwächte sich im Berichtszeitraum weiter ab. Günstige Einstiegsmodelle im SUV-Segment wurden weiterhin verstärkt nachgefragt. Die Verkäufe des Volkswagen Konzerns gingen im Vergleich zu den ersten neun Monaten 2014 um 5,2% zurück. Beliebt waren die Modelle Lavida, Jetta, Sagitar, Tiguan, Audi Q5, Audi A6, ŠKODA Octavia und

Porsche Macan. Der Lamando und der ŠKODA Fabia wurden erfolgreich in den Markt eingeführt.

In den ersten drei Quartalen 2015 nahmen unsere Auslieferungen an Kunden in Japan im Vergleich zum Vorjahr um 5,2% ab. Der Gesamtmarkt ging im gleichen Zeitraum um 10,7% zurück. Die Modelle Polo, Passat, Audi A3 und Audi Q3 wiesen Zuwächse auf.

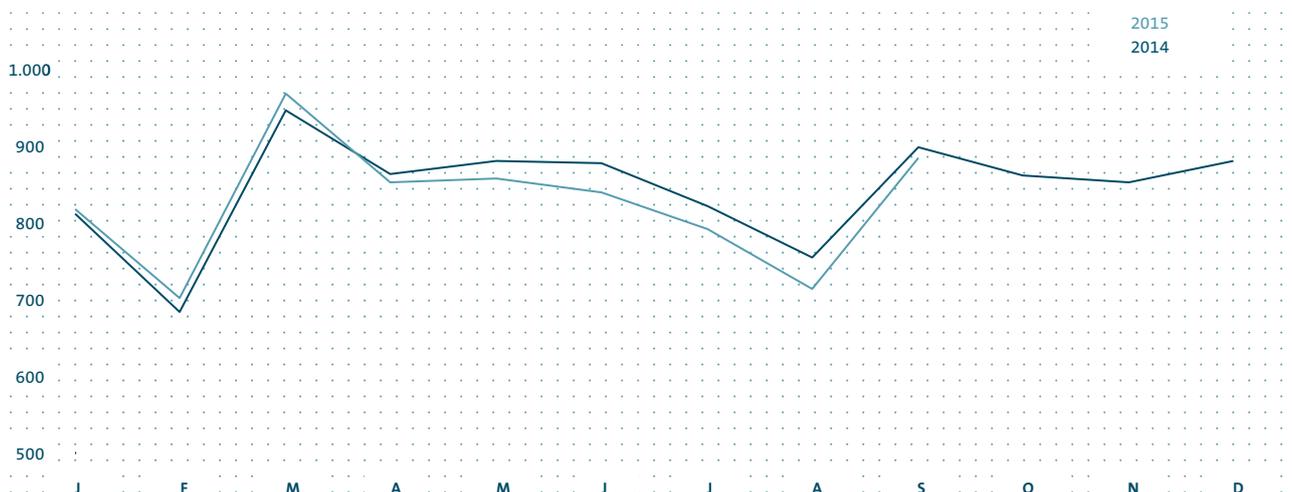
Der indische Pkw-Markt wuchs im Berichtszeitraum weiter moderat. Die Verkäufe des Volkswagen Konzerns waren dort um 7,1% höher als im Vorjahreszeitraum. Der Polo war das am häufigsten ausgelieferte Konzernmodell; darüber hinaus wurden die Modelle Vento, ŠKODA Rapid und ŠKODA Octavia stark nachgefragt.

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

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2015	2014	(%)
Europa/Übrige Märkte	3.052.633	2.939.702	+ 3,8
Westeuropa	2.349.681	2.210.603	+ 6,3
davon: Deutschland	867.488	823.411	+ 5,4
Großbritannien	423.972	405.400	+ 4,6
Frankreich	191.588	183.955	+ 4,1
Spanien	184.141	157.439	+ 17,0
Italien	158.800	145.456	+ 9,2
Zentral- und Osteuropa	412.718	453.308	- 9,0
davon: Russland	120.346	187.273	- 35,7
Tschechische Republik	94.787	75.137	+ 26,2
Polen	77.201	72.852	+ 6,0
Übrige Märkte	290.234	275.791	+ 5,2
davon: Türkei	122.082	84.306	+ 44,8
Südafrika	68.212	76.430	- 10,8
Nordamerika	686.640	649.212	+ 5,8
davon: USA	453.518	439.576	+ 3,2
Mexiko	152.140	136.511	+ 11,4
Kanada	80.982	73.125	+ 10,7
Südamerika	387.459	508.404	- 23,8
davon: Brasilien	281.063	406.871	- 30,9
Argentinien	78.610	72.907	+ 7,8
Asien-Pazifik	2.853.334	2.977.771	- 4,2
davon: China	2.573.561	2.715.138	- 5,2
Japan	72.904	76.937	- 5,2
Indien	54.276	50.667	+ 7,1
Weltweit	6.980.066	7.075.089	- 1,3
Volkswagen Pkw	4.349.598	4.563.365	- 4,7
Audi	1.347.972	1.298.638	+ 3,8
ŠKODA	791.458	774.062	+ 2,2
SEAT	308.384	293.990	+ 4,9
Bentley	6.854	7.786	- 12,0
Lamborghini	2.696	1.570	+ 71,7
Porsche	173.085	135.642	+ 27,6
Bugatti	19	36	- 47,2

* Die Auslieferungen von 2014 wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert. Inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN
in Tsd. Fahrzeuge



AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN

In den Monaten Januar bis September 2015 lieferte der Volkswagen Konzern mit weltweit insgesamt 450.728 Nutzfahrzeugen 3,4% weniger aus als im Vorjahreszeitraum; davon entfielen 117.449 auf Lkw (-7,8%) und 11.931 auf Busse (-17,7%). Die Auslieferungen von Volkswagen Nutzfahrzeuge unterschritten mit 321.348 Einheiten den Vergleichswert des Vorjahrs um 1,1%. Die Marke Scania übergab im Berichtszeitraum 54.935 Fahrzeuge an Kunden (-2,2%). Im Zeitraum Januar bis September dieses Jahres lieferte MAN 74.445 Einheiten aus und damit 13,1% weniger als ein Jahr zuvor.

Auf den westeuropäischen Märkten führte die wirtschaftliche Erholung dazu, dass die Verkaufszahlen von Nutzfahrzeugen des Volkswagen Konzerns in den ersten drei Quartalen 2015 mit 272.598 Einheiten den Wert des Vorjahres um 4,6% übertrafen. Unter den ausgelieferten Fahrzeugen waren 212.534 leichte Nutzfahrzeuge, 56.776 Lkw und 3.288 Busse. Der Caddy und der Transporter waren die Konzernmodelle mit der größten Nachfrage.

In Zentral- und Osteuropa übergaben die Nutzfahrzeugmarken des Volkswagen Konzerns 38.907 Einheiten (-15,5%) an Kunden; darunter waren 21.777 leichte Nutzfahrzeuge, 16.539 Lkw und 591 Busse. Besonders stark nachgefragt wurden dort der Caddy und der Transporter. Aufgrund der angespannten und unsicheren politischen Lage, des niedrigen Ölpreises sowie der anhaltenden

Währungsschwäche und erschwerten Finanzierungsbedingungen in Russland lagen die Auslieferungen mit 6.960 Fahrzeugen um 58,3% unter dem Vorjahreswert.

Auf den Übrigen Märkten stiegen die Verkäufe in den ersten drei Quartalen 2015 um 9,8% auf 55.562 Einheiten; davon entfielen 37.707 auf leichte Nutzfahrzeuge, 15.919 auf Lkw und 1.936 auf Busse.

In Nordamerika beliefen sich die Nutzfahrzeug-Auslieferungen auf 6.471 Einheiten und lagen damit um 9,1% über dem Vorjahr. Es wurden 4.789 leichte Nutzfahrzeuge, 340 Lkw und 1.342 Busse verkauft.

Auf den südamerikanischen Märkten verkauften die Nutzfahrzeugmarken des Volkswagen Konzerns insgesamt 52.279 (-32,9%) Einheiten: 27.698 leichte Nutzfahrzeuge, 21.258 Lkw und 3.323 Busse. Besonders beliebt war dort der Amarok. In Brasilien wurde die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen durch das sich weiter verschlechternde makroökonomische Umfeld und die erschwerten Finanzierungsbedingungen belastet. Im Zeitraum Januar bis September 2015 sanken die Verkäufe um 51,4% auf 27.524 Fahrzeuge.

In der Region Asien-Pazifik lieferte der Volkswagen Konzern 24.911 Einheiten (-2,4%) an Kunden aus; darunter waren 16.843 leichte Nutzfahrzeuge, 6.617 Lkw und 1.451 Busse. Der Amarok und der Transporter erfreuten sich dort besonderer Beliebtheit.

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

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2015	2014	(%)
Europa/Übrige Märkte	367.067	357.296	+ 2,7
Westeuropa	272.598	260.641	+ 4,6
Zentral- und Osteuropa	38.907	46.042	-15,5
Übrige Märkte	55.562	50.613	+ 9,8
Nordamerika	6.471	5.932	+ 9,1
Südamerika	52.279	77.948	- 32,9
davon: Brasilien	27.524	56.683	- 51,4
Asien-Pazifik	24.911	25.522	- 2,4
davon: China	4.673	4.823	- 3,1
Weltweit	450.728	466.698	- 3,4
Volkswagen Nutzfahrzeuge	321.348	324.827	- 1,1
Scania	54.935	56.193	- 2,2
MAN	74.445	85.678	- 13,1

* Die Auslieferungen von 2014 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 hin zu mehreren Jahren und Teillieferungen nach Baufortschritt typisch sind. Daher folgen die Umsatzerlöse aus dem Neubaugeschäft der Entwicklung der Auftragseingänge mit entsprechendem zeitlichen Versatz.

Hauptumsatzträger des Segments Power Engineering waren im Zeitraum Januar bis September 2015 Engines & Marine Systems sowie Turbomachinery, die zusammen knapp drei Viertel der gesamten Umsatzerlöse erzielten.

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

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

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen wurden in den Monaten Januar bis September 2015 weiterhin stark nachgefragt. Im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft wurden weltweit 4,2 Mio. neue Verträge abgeschlossen und damit 3,3% mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahrs. Zum 30. September 2015 ist der Gesamtvertragsbestand gegenüber dem Wert vom Jahresende 2014 um 4,2% auf 13,9 Mio. Kontrakte gestiegen. In den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen lag der Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) am Ende des Berichtszeitraums bei 31,2(30,4)%.

In Europa/Übrige Märkte übertraf die Anzahl der unterzeichneten Neuverträge im Zeitraum Januar bis September dieses Jahres mit 3,0 Mio. Einheiten den Wert des Vergleichszeitraums um 8,1%. Am 30. September 2015 betrug der Gesamtvertragsbestand 9,9 Mio. Kontrakte; dies waren 6,1% mehr als am Jahresende 2014. Es entfielen davon 5,3 Mio. Verträge (+3,0%) auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Der Vertragsbestand in Nordamerika belief sich am Ende des Berichtszeitraums auf 2,0 Mio. Kontrakte und lag damit um 2,7% unter dem Stand vom 31. Dezember 2014. Darin waren 1,7 Mio. Verträge aus dem Bereich Kundenfinanzierung und Leasing enthalten, 5,7% mehr als im Vergleich zum Jahresende 2014. In den ersten drei Quartalen 2015 sank die Zahl der neu abgeschlossenen Verträge im Vergleich zum Vorjahr um 1,3% auf 604 Tsd. Kontrakte.

In Südamerika wurden 198 Tsd. neue Kontrakte (-10,9%) abgeschlossen. Zum 30. September 2015 lag der Gesamtvertragsbestand bei 783 Tsd. Kontrakten und unterschritt damit den Wert vom Jahresende 2014 um 5,4%. Die Verträge betrafen überwiegend den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

In den Monaten Januar bis September 2015 unterschritten die neuen Vertragsabschlüsse im Raum Asien-Pazifik mit 378 Tsd. Kontrakten den Vergleichswert des Vorjahres um 13,5%. Der Gesamtvertragsbestand belief sich zum Ende des Berichtszeitraums auf 1,2 Mio. Kontrakte; dies waren 8,0% mehr als am 31. Dezember 2014. Darunter waren 956 Tsd. Verträge aus dem Bereich Kundenfinanzierung und Leasing; eine Steigerung gegenüber dem Jahresende 2014 um 10,9%.

ABSATZ AN DIE HANDELSORGANISATION

Von Januar bis September 2015 belief sich der Absatz des Volkswagen Konzerns an die Handelsorganisation (einschließlich der chinesischen Joint Ventures) auf 7.439.879 Fahrzeuge. Das bedeutet einen Rückgang um 2,7 % im Vergleich zum Vorjahreszeitraum. Die wachsende Nachfrage nach Konzernmodellen in Westeuropa, Zentraleuropa und Nordamerika konnte die Rückgänge auf den Märkten in China, Brasilien und Russland nicht kompensieren. Der Absatz im Ausland ging um 3,5 % zurück, während der Inlandsabsatz um 3,2 % wuchs. Die Inlandsquote als Anteil am Gesamtabsatz erhöhte sich in der Folge auf 13,0 (12,3) %.

PRODUKTION

Das Produktionsvolumen des Volkswagen Konzerns lag in den ersten drei Quartalen 2015 bei 7.438.400 Fahrzeugen und war damit 2,6 % niedriger als im Vorjahr. Die Inlandsproduktion stieg um 6,9 % auf 2.028.693 Einheiten; der Anteil der im Inland gefertigten Modelle erhöhte sich auf 27,3 (24,9) %.

LAGERBESTÄNDE

Die weltweiten Lagerbestände bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lagen am Ende des Berichtszeitraums über dem jeweiligen Stand zum Jahresende 2014 und zum 30. September 2014.

BELEGSCHAFT

Der Volkswagen Konzern beschäftigte am Ende des Berichtszeitraums 588.902 aktive Mitarbeiter; weitere 6.342 Personen befanden sich in der passiven Phase der Altersteilzeit und 18.685 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns war am 30. September 2015 mit 613.929 Mitarbeitern um 3,6 % höher als am 31. Dezember 2014. Der Personalaufbau war im Wesentlichen auf die Einstellung von Fachkräften und Experten, die Übernahme von Leiharbeitern und den Aufbau der Produktionsstätten in China, Mexiko und Polen zurückzuführen. Die Zahl der im Inland beschäftigten Arbeitnehmer stieg im Vergleich zum Jahresende 2014 um 2,6 % auf 278.187 Mitarbeiter. Die Inlandsquote lag bei 45,3 (45,7) %.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Im September 2015 sind Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren öffentlich geworden. In seiner Mitteilung vom 22. September hat der Volkswagen Konzern darüber informiert, dass Fahrzeuge mit Dieselmotoren vom Typ EA 189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen Auffälligkeiten aufweisen. Erste außergewöhnliche Belastungen insbesondere für die anstehenden Maßnahmen für die betroffenen Dieselmotoren führten im dritten Quartal zu negativen Sondereinflüssen in Höhe von 6,7 Mrd.€ im Operativen Ergebnis. Daneben bestehen Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik, deren Bewertbarkeit zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gegeben ist. Volkswagen treibt die Aufklärung durch interne und externe Untersuchungen voran.

Im August 2015 wurde der Schiedsspruch im Verfahren zwischen der Suzuki Motor Corporation und der Volkswagen AG den Parteien zugestellt. In der Folge hat Volkswagen am 17. September 2015 seine Suzuki Beteiligung von 19,9% zum Börsenwert von 3,1 Mrd.€ an Suzuki verkauft. Aus der Veräußerung der Anteile ergab sich ein Ertrag in Höhe von 1,5 Mrd.€, der im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird.

Im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung an die Minderheitsaktionäre der MAN SE hat das Landgericht München Ende Juli 2015 in erster Instanz entschieden, dass der Abfindungsanspruch von 80,89€ auf 90,29€ je Aktie anzuheben sei. Sowohl Volkswagen als auch einige Antragsteller haben am Oberlandesgericht München Beschwerde gegen das Urteil eingelegt. Durch die Neubewertung der Andienungs- und Ausgleichsrechte ergab sich im übrigen Finanzergebnis ein Aufwand von 0,4 Mrd.€.

ERTRAGSLAGE DES KONZERNS

Im Zeitraum Januar bis September 2015 waren die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns mit 160,3 Mrd.€ um 8,5% höher als ein Jahr zuvor. Der Anstieg ist im Wesentlichen auf positive Mixeffekte und eine günstige Entwicklung der Wechselkurse sowie die gute Geschäftsentwicklung des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen zurückzuführen. Der Anteil der im Ausland erzielten Umsatzerlöse des Konzerns lag bei 79,8 (80,1)%.

Das Bruttoergebnis lag im Berichtszeitraum mit 26,5 Mrd.€ um 0,7 Mrd.€ unter dem Vorjahreswert; im Wesentlichen die Kosten der Umsatzerlöse enthalten Belastungen aus der Dieseldiagnostik: die Bruttomarge belief sich auf 16,5 (18,4)%, ohne Sondereinflüsse lag die Bruttomarge bei 20,1%.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns vor Sondereinflüssen verbesserte sich in den ersten neun Monaten 2015 trotz rückläufiger Fahrzeugvolumina und Fixkostensteigerungen aufgrund von Produktkostenoptimierungen sowie Wechselkurs- und Mixverbesserungen auf 10,2 (9,4) Mrd.€; die operative Rendite

vor Sondereinflüssen lag bei 6,4 (6,4)%. Die Belastungen im Pkw-Bereich im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik und die Restrukturierungsmaßnahmen im Lkw-Bereich führten im Berichtszeitraum insgesamt zu Sondereinflüssen in Höhe von –6,9 Mrd.€. Das Operative Ergebnis ging in der Folge deutlich auf 3,3 (9,4) Mrd.€ zurück. Die operative Rendite sank auf 2,1 (6,4)%.

Mit 5,1 Mrd.€ war das Ergebnis vor Steuern um 6,3 Mrd.€ niedriger als im Vorjahr. Das Ergebnis nach Steuern ging auf 4,0 (8,7) Mrd.€ zurück.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

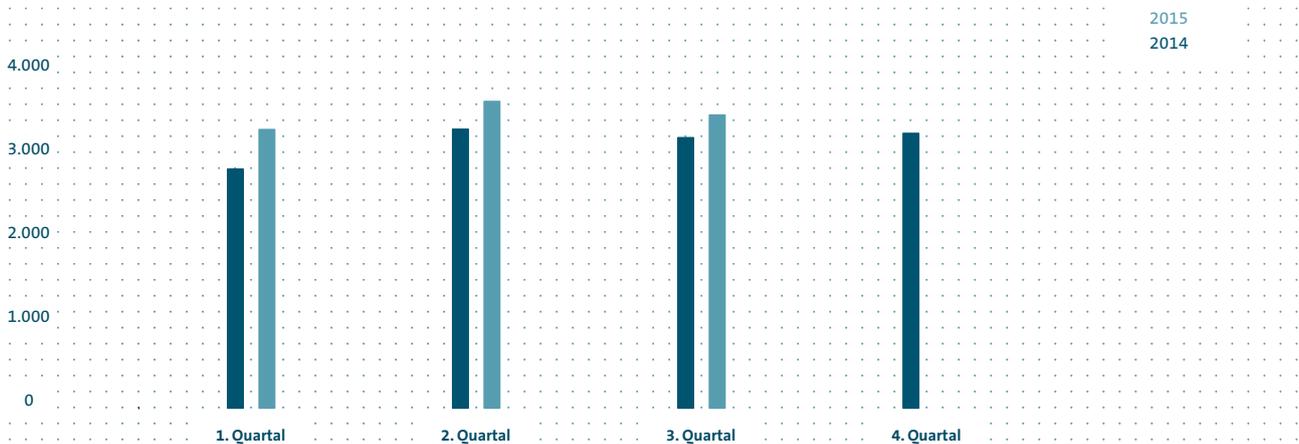
Der Konzernbereich Automobile erwirtschaftete in den ersten drei Quartalen 2015 Umsatzerlöse in Höhe von 138,3 Mrd.€ und übertraf damit den Vorjahreswert um 8,7 Mrd.€. Positiv wirkten vor allem Mixeffekte und die Wechselkursentwicklung. Sowohl die Umsatzerlöse des Bereichs Pkw als auch die des Bereichs Nutzfahrzeuge/Power Engineering konnten den jeweiligen Vorjahreswert übertreffen. Da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden, schlägt sich die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder.

In den Kosten der Umsatzerlöse hatten gestiegene Abschreibungen infolge des hohen Investitionsvolumens, höhere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung, insbesondere für neue Antriebskonzepte, und Wechselkurseffekte einen negativen Einfluss. Zudem waren im Wesentlichen hier die Belastungen aus der

ERTRAGSLAGE IN DEN BEREICHEN PKW UND NUTZFAHRZEUGE/POWER ENGINEERING VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	2015	2014
Pkw		
Umsatzerlöse	113.325	105.152
Bruttoergebnis	18.339	19.318
Operatives Ergebnis	1.203	7.295
Operative Rendite (in %)	1,1	6,9
Nutzfahrzeuge/Power Engineering		
Umsatzerlöse	24.977	24.467
Bruttoergebnis	4.083	3.812
Operatives Ergebnis	523	685
Operative Rendite (in %)	2,1	2,8

OPERATIVES ERGEBNIS VOR SONDEREINFLÜSSEN NACH QUARTALEN
Volkswagen Konzern in Mio. €



Dieselthematik zu erfassen. Verbesserte Produktkosten wirkten positiv. Insgesamt stieg der Anteil der Kosten der Umsatzerlöse am Umsatz; das Bruttoergebnis des Konzernbereichs Automobile war mit 22,4 (23,1) Mrd. € niedriger als ein Jahr zuvor.

Die Vertriebskosten nahmen im Berichtszeitraum unter anderem wechselkursbedingt und aufgrund der Sondereinflüsse im Pkw-Bereich im Zusammenhang mit der Dieselthematik um 8,4% zu, auch ihr Anteil am Umsatz stieg. Die Verwaltungskosten lagen um 6,6% über dem Niveau des Vorjahreszeitraums, ihr Anteil am Umsatz blieb jedoch gleich. Im Wesentlichen negative Wechselkurseffekte sowie Sondereinflüsse aus der Dieselthematik im Pkw-Bereich und aus Restrukturierungsmaßnahmen im Lkw-Bereich führten dazu, dass das Sonstige betriebliche Ergebnis um 4,1 Mrd. € auf –1,3 Mrd. € zurückging.

In den ersten neun Monaten 2015 lag das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile mit 1,7 Mrd. € um 6,3 Mrd. € unter dem Vorjahreswert; der Rückgang ist auf die Sondereinflüsse im Pkw- und Lkw-Bereich zurückzuführen. Die operative Rendite sank auf 1,2 (6,2)%. Ohne Berücksichtigung der Sondereinflüsse belief sich das Operative Ergebnis auf 8,6 (8,0) Mrd. €. Produktkostenoptimierungen, positive Effekte aus Wechselkursen sowie ein verbesserter Mix wirkten positiv. 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.

Das Finanzergebnis ging um 0,3 Mrd. € auf 1,7 Mrd. € zurück. Der Ertrag aus der Veräußerung der Suzuki Anteile stand Aufwendungen aus der stichtagsbezogenen Bewertung derivativer Finanzinstrumente sowie dem negativen Bewertungseffekt der Andienungs- und Ausgleichsrechte im Zusammenhang mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE gegenüber. Die Beteiligungserträge der chinesischen Joint-Venture-Gesellschaften erreichten das Niveau des Vorjahres.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen waren im Zeitraum Januar bis September 2015 mit 22,0 Mrd. € um 21,3% höher als ein Jahr zuvor; dies ist im Wesentlichen auf das höhere Geschäftsvolumen und positive Wechselkurseffekte zurückzuführen.

Das Bruttoergebnis lag mit 4,0 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres.

FINANZIELLE SITUATION IN DEN BEREICHEN PKW UND
NUTZFAHRZEUGE/POWER ENGINEERING VOM
1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	2015	2014
Pkw		
Brutto-Cash-flow	10.345	13.715
Veränderung Working Capital	6.376	1.253
Cash-flow laufendes Geschäft	16.721	14.968
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–5.709	–8.676
Netto-Cash-flow	11.012	6.292
Nutzfahrzeuge/Power Engineering		
Brutto-Cash-flow	2.305	1.518
Veränderung Working Capital	–53	–1.544
Cash-flow laufendes Geschäft	2.252	–26
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	–1.511	–723
Netto-Cash-flow	741	–749

Aufgrund des höheren Volumens und vor allem der Erfüllung regulatorischer Anforderungen nahmen sowohl die Vertriebs- als auch die Verwaltungskosten zu, ihr Anteil am Umsatz ging jeweils zurück.

Mit 1,6 Mrd.€ war das Operative Ergebnis um 12,5% besser als im Vorjahr, die operative Rendite belief sich auf 7,4 (7,9)%.

FINANZIELLE SITUATION DES KONZERNS

Der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns ging in den ersten drei Quartalen 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 0,6 Mrd.€ auf 19,3 Mrd.€ zurück. Mit 6,4 Mrd.€ war die Mittelbindung im Working Capital um 5,0 Mrd.€ geringer als ein Jahr zuvor. In der Folge stieg der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft auf 12,9 (8,5) Mrd.€.

Die Veräußerung der Suzuki Anteile führte zu einem Rückgang der Investitionstätigkeit aus dem laufenden Geschäft des Volkswagen Konzerns auf 7,6 (10,1) Mrd.€. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) nahmen zu, die aktivierten Entwicklungskosten gingen zurück.

Aus der Finanzierungstätigkeit verzeichnete der Konzern einen Mittelzufluss von 2,0 (1,2) Mrd.€.

Am 30. September 2015 belief sich die Netto-Liquidität des Konzerns auf -92,8 Mrd.€, am Jahresende 2014 hatte sie -96,5 Mrd.€ betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im Berichtszeitraum erzielte der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cash-flow in Höhe von 12,7 Mrd.€; der Rückgang um 2,6 Mrd.€ im Vergleich zum Vorjahr resultierte im Wesentlichen aus den Sondereinflüssen im Pkw- und Lkw-Bereich, die der guten Ergebnisentwicklung und höheren Dividendenzahlungen der chinesischen Joint Ventures entgegenstanden. Die noch nicht liquiditätswirksamen Belastungen aus der Dieseldisussion führten zu einer Veränderung des Working Capitals in Höhe von 6,3 (-0,3) Mrd.€. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft nahm um 4,0 Mrd.€ auf 19,0 Mrd.€ zu.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts fiel mit 7,2 (9,4) Mrd.€ niedriger aus als im Vorjahr. Die Sachinvestitionen nahmen auf 7,3 (6,5) Mrd.€ zu; die Sachinvestitionsquote lag bei 5,3 (5,0)%. Wir investierten vornehmlich in unsere Fertigungsstandorte und in Modelle, die wir in diesem und im kommenden Jahr in den Markt einführen werden sowie in die ökologische Ausrichtung der Modellpalette. Die aktivierten Entwicklungskosten waren mit 3,3 (3,4) Mrd.€ geringer als im Vorjahreszeitraum. Aus der Veräußerung der Suzuki Anteile flossen 3,1 Mrd.€ zu.

Mit 11,8 Mrd.€ war der Netto-Cash-flow des Konzernbereichs Automobile im Berichtszeitraum um 6,2 Mrd.€ höher als im Vorjahr.

In der Finanzierungstätigkeit flossen aufgrund einer zu Jahresbeginn von der Volkswagen AG durchgeführten Eigenkapitalerhöhung bei der Volkswagen Financial Services AG zur Finanzierung des gestiegenen Geschäftsvolumens und zur Einhaltung aufsichtsrechtlicher Eigenkapitalanforderungen 1,1 Mrd.€ ab. An die Aktionäre der Volkswagen AG wurde im Mai eine im Vergleich

zum Vorjahr um 0,4 Mrd.€ gestiegene Dividende von insgesamt 2,3 Mrd.€ ausgeschüttet. Die im März über die Volkswagen International Finance N.V. erfolgreich platzierte Dual-Tranche-Hybridanleihe im Gesamtnennbetrag von 2,5 Mrd.€ führte dagegen zu einem Mittelzufluss. Sie besteht zum einen aus einer 1,1 Mrd.€ Anleihe, die mit einem Kupon von 2,5% ausgestattet und erstmals nach 7 Jahren kündbar ist, und zum anderen aus einer 1,4 Mrd.€ Anleihe, die einen Kupon von 3,5% hat und erstmals nach 15 Jahren gekündigt werden kann. Beide Tranchen besitzen eine unbefristete Laufzeit und erhöhen – nach Abzug der Kapitalbeschaffungskosten – vollständig das Eigenkapital. Von der Hybridanleihe waren 2,5 Mrd.€ als Kapitaleinzahlung zu klassifizieren, die die Netto-Liquidität erhöhte. Insgesamt ergab sich in der Finanzierungstätigkeit ein Mittelabfluss von 5,5 (6,5) Mrd.€. Im Vorjahr waren der Erwerb der Scania Anteile sowie die Begebung einer Kapitalerhöhung und einer Hybridanleihe enthalten.

Der Konzernbereich Automobile verzeichnete am Ende des Berichtszeitraums eine Netto-Liquidität von 27,8 Mrd.€, am 31. Dezember 2014 waren es 17,6 Mrd.€.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Im Zeitraum Januar bis September 2015 war der Brutto-Cash-flow des Finanzdienstleistungsbereichs mit 6,7 Mrd.€ aufgrund der verbesserten Ergebnisqualität um 1,9 Mrd.€ höher als ein Jahr zuvor. Im Working Capital stieg die Mittelbindung auf 12,7 (11,1) Mrd.€. Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts lag mit 0,4 (0,7) Mrd.€ deutlich unter dem Wert des Vorjahres, in dem der konzerninterne Erwerb der MAN Finance International GmbH von der MAN SE zu berücksichtigen war.

Am 30. September 2015 belief sich die branchenüblich negative Netto-Liquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf -120,5 Mrd.€, Ende Dezember 2014 hatte sie -114,1 Mrd.€ betragen.

BILANZSTRUKTUR DES KONZERNS

Der Volkswagen Konzern verzeichnete am Ende des Berichtszeitraums eine Bilanzsumme von 371,4 Mrd.€, die den Wert vom 31. Dezember 2014 um 5,8% übertraf. Das Eigenkapital des Konzerns erhöhte sich auf 93,6 (90,2) Mrd.€; die Eigenkapitalquote lag bei 25,2 (25,7)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Die Sachanlagen im Konzernbereich Automobile nahmen im Vergleich zum Jahresende 2014 leicht zu, die Immateriellen Vermögenswerte waren annähernd unverändert. Während die At Equity bewerteten Anteile aufgrund der Dividendenbeschlüsse der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen zurückgingen, nahmen die sonstigen Beteiligungen durch die Veräußerung der Suzuki Anteile ab. Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte am 30. September 2015 um 0,8% unter dem Wert vom Jahresende 2014. Die Kurzfristigen Vermögenswerte stiegen um 14,9%; die darin enthaltenen Vorräte erhöhten sich produktionsbedingt. Am Bilanzstichtag belief sich der Bestand an Wertpapieren auf 11,9 (9,2) Mrd.€ und der Zahlungsmittelbestand im Konzernbereich Automobile auf 19,8 (16,5) Mrd.€.

**BILANZSTRUKTUR IN DEN BEREICHEN PKW UND
NUTZFAHRZEUGE/POWER ENGINEERING**

Mio. €	30.09.2015	31.12.2014
Pkw		
Langfristige Vermögenswerte	100.235	101.459
Kurzfristige Vermögenswerte	62.540	52.869
Bilanzsumme	162.776	154.328
Eigenkapital	60.498	58.708
Langfristige Schulden	54.755	54.366
Kurzfristige Schulden	47.522	41.254
Nutzfahrzeuge/Power Engineering		
Langfristige Vermögenswerte	26.946	26.772
Kurzfristige Vermögenswerte	16.917	16.311
Bilanzsumme	43.863	43.083
Eigenkapital	13.751	14.107
Langfristige Schulden	12.132	12.072
Kurzfristige Schulden	17.980	16.904

Am 30. September 2015 war das Eigenkapital des Konzernbereichs Automobile mit 74,2 Mrd.€ um 2,0% höher als am Jahresende 2014. Die vor Sondereinflüssen gute Ergebnisentwicklung, die im März begebene Hybridanleihe und geringere versicherungsmathematische Verluste aus der Bewertung von Pensionsrückstellungen wirkten sich positiv aus. Belastungen aus der Dieselthematik im Pkw-Bereich, erfolgsneutral im Eigenkapital erfasste Umfänge aus der Derivatebewertung sowie die Dividendenzahlung an die Aktionäre der Volkswagen AG hatten einen gegenläufigen Effekt. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital sind im Wesentlichen der RENKAG und der AUDI AG zuzurechnen. Da die Anteile von Minderheiten insgesamt geringer waren als die dem Konzernbereich Finanzdienstleistungen zugeordneten Anteile von Minderheiten am Eigenkapital, ergab sich für den im Abzug ermittelten Konzernbereich Automobile ein negativer Wert.

Die Langfristigen Schulden stiegen im Vergleich zum 31. Dezember 2014 um 0,7%, die darin enthaltenen sonstigen finanziellen Verbindlichkeiten nahmen aufgrund negativer Effekte aus der Derivatebewertung zu. Aufgrund der Veränderung des Zinssatzes verringerten sich die Pensionsrückstellungen. Mit 65,5 Mrd.€ waren die Kurzfristigen Schulden um 12,6% höher als Ende Dezember 2014. Die Derivatebewertung und Rückstellungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik im Pkw-Bereich führten zu einem Anstieg der Sonstigen Schulden. 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 für den Berichtszeitraum negativ. Die Position „Minderheitsgesellschaf-

tern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte“ umfasst im Wesentlichen die Verbindlichkeit für die Verpflichtung zum Erwerb der ausstehenden MAN Aktien. Infolge der im Spruchverfahren in erster Instanz angehobenen Barabfindung wurde die Position auf 4,0(3,7) Mrd.€ entsprechend angepasst.

Am 30. September 2015 war die Bilanzsumme des Konzernbereichs Automobile mit 206,6(197,4)Mrd.€ höher als am 31. Dezember 2014.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Die Bilanzsumme des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen belief sich am Ende des Berichtszeitraums auf 164,8 Mrd.€; das waren 7,1% mehr als am Jahresende 2014.

Aufgrund der positiven Geschäftsentwicklung und Wechselkursbedingt nahmen die Vermieteten Vermögenswerte und die langfristigen Forderungen aus Finanzdienstleistungen zu. Die Langfristigen Vermögenswerte stiegen im Vergleich zum 31. Dezember 2014 insgesamt um 8,3%. Das höhere Volumen führte auch zu einem Anstieg der Kurzfristigen Vermögenswerte um 5,5%. Am Ende des Berichtszeitraums entfielen 44,4% der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen war am 30. September 2015 mit 19,4 Mrd.€ um 11,5% höher als am 31. Dezember 2014. Der Anstieg resultierte neben der Ergebnisentwicklung im Wesentlichen aus der zu Jahresbeginn durchgeführten Kapitalerhöhung durch die Volkswagen AG zur Finanzierung des Geschäftswachstums sowie zur Einhaltung aufsichtsrechtlicher Eigenkapitalanforderungen. Die Eigenkapitalquote stieg auf 11,8 (11,3)%. Die Langfristigen Schulden erhöhten sich um 7,5%, die Kurzfristigen Schulden nahmen im Vergleich zum 31. Dezember 2014 um 5,8% zu. Dies resultierte jeweils aus der Refinanzierung des Volumenwachstums.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft war Ende September 2015 mit 24,3 (25,3) Mrd.€ geringer als am 31. Dezember 2014.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Infolge der abgeschwächten Entwicklung der Weltwirtschaft, der angespannten Situation auf den Fahrzeugmärkten in China, Brasilien und Russland sowie der Dieselthematik haben wir die erwarteten Auslieferungen an Kunden angepasst. Die im Zusammenhang mit der Dieselthematik stehenden Belastungen, die aufgrund der laufenden Untersuchungen Einschätzungsrisiken unterliegen, führen zu einer Absenkung der Ergebnisprognose für den Bereich Pkw und den Konzern. Infolgedessen wird auch die Kapitalrendite (RoI) des Konzernbereichs Automobile deutlich unterhalb des Vorjahresniveaus liegen. Den Netto-Cash-flow des Automobilbereichs erwarten wir am Ende des Jahres 2015 aufgrund des Verkaufs der Suzuki Anteile leicht über Vorjahr.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2015 zum Kapitel „Risiko- und Chancenbericht“ des Geschäftsberichts 2014 die folgenden Ergänzungen.

Liquiditätsrisiken

Infolge der Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns hat die Rating-Agentur Moody's Investor Services am 24. September 2015 den Ausblick für die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften von stabil auf negativ gesenkt.

Standard & Poor's hat in diesem Zusammenhang am 12. Oktober 2015 die kurz- und langfristigen Ratings für die Volkswagen AG, die Volkswagen Financial Services AG und die Volkswagen Bank GmbH um jeweils eine Stufe auf A-2 beziehungsweise A- gesenkt. Die langfristigen Ratings für die Volkswagen AG und die Volkswagen Financial Services AG stehen zudem auf der Beobachtungsliste für eine weitere mögliche Herabstufung. Der Ausblick für die Volkswagen Bank GmbH wurde auf negativ gesetzt.

Aufgrund der zurzeit bestehenden Unsicherheiten über die Auswirkungen der Dieselmotoren für den Volkswagen Konzern kann es zu einer vorübergehend eingeschränkten Nutzungsmöglichkeit der bewährten Kapitalmarktprogramme kommen.

Rechtsfälle

Am 18. September 2015 hat die U.S. Environmental Protection Agency (EPA) eine sogenannte "Notice of Violation" öffentlich gemacht. In dieser wird Volkswagen vorgeworfen, mithilfe spezieller Kennfelder zur Motorsteuerung bei Vierzylinder-Dieselmotoren bestimmter Baujahre im Prüfstandbetrieb die Stickoxid-Emissionen zur Einhaltung der Zulassungsbedingungen unzulässig beeinflusst zu haben. Nach Feststellungen der Behörde sind rund 482.000 Fahrzeuge in den USA betroffen.

Volkswagen hat darauf sehr umfassend reagiert und treibt die Aufklärung der Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software mit Hochdruck voran. Dabei werden auch sämtliche technischen Konzepte überprüft. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind die Untersuchungen noch nicht vollständig abgeschlossen. Neben einer internen Untersuchung wurde zudem eine offizielle sogenannte „External Investigation“ bei der US-amerikanischen Anwaltskanzlei Jones Day in Auftrag gegeben. Es handelt sich dabei um eine ebenso umfassende wie aufwändige Untersuchung, die sich mit allen derzeit in Frage stehenden Vorgängen auseinandersetzen wird. Der Aufsichtsrat wird dafür Sorge tragen, dass die Kanzlei ihre Aufklärungsarbeit unabhängig durchführen kann. Die Kanzlei Jones Day berichtet dem Aufsichtsrat laufend über die Ergebnisse der Untersuchung.

Zur Begleitung der unabhängigen externen Untersuchung und zur engen Steuerung und Überwachung der internen Untersuchung hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG einen eigenen Ausschuss gebildet, der dem Aufsichtsrat regelmäßig über den weiteren Fortgang der Prüfungen berichtet.

Nach derzeitigem Stand der Untersuchungen sind von dem Thema weltweit rund elf Millionen Fahrzeuge mit bestimmten Dieselmotoren betroffen. Weit überwiegend handelt es sich dabei um Euro-5-Motoren des Typs EA 189.

Durch Bescheide vom 15. Oktober 2015 hat das Kraftfahrtbundesamt den Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge und SEAT für diejenigen Fahrzeuge aus der Gesamtzahl der rund elf Millionen betroffenen Dieselfahrzeuge, für die das Kraftfahrtbundesamt die entsprechende Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt hat, einen Rückruf für die Mitgliedsstaaten der EU (EU28)

angeordnet. Der dieser Anordnung zugrundeliegende Zeit- und Maßnahmenplan entspricht den zuvor von Volkswagen präsentierten Vorschlägen. Die Verfügung des Kraftfahrtbundesamtes enthält nachträgliche Nebenbestimmungen zu den erteilten Typgenehmigungen, die im Übrigen in Kraft bleiben. Demnach werden die betroffenen Fahrzeuge, deren Gesamtzahl sich in EU28 auf rund 8,5 Millionen beläuft, je nach technischer Komplexität der betreffenden Abstellmaßnahme ab Januar 2016 in die Service-Werkstätten zurückgerufen. Nach derzeitigem Erkenntnisstand variieren die Umfänge der Abstellmaßnahmen je nach Variante der betreffenden Motoren. Die technischen Lösungen umfassen je nach Baureihe und Modelljahr Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen. Die Details dieser Maßnahmen werden eng mit dem Kraftfahrtbundesamt abgestimmt und sind von diesem vorab zu genehmigen. Es wird derzeit mit den Behörden der übrigen Mitgliedsstaaten der EU angestrebt, dass darüber hinaus keine öffentlich-rechtlichen Maßnahmen in anderen Mitgliedsstaaten in diesem Zusammenhang erfolgen. Ferner finden gleichlautende Gespräche und Abstimmungen zwischen den Konzernmarken SEAT und ŠKODA mit deren jeweiliger Typgenehmigungsbehörde, dem Spanischen Industrieministerium und der Vehicle Certification Agency (VCA) im Vereinigten Königreich statt. Darüber hinaus erfolgt in Ländern außerhalb der EU oftmals eine Anerkennung der EG/ECE-Typgenehmigung als Grundlage der jeweiligen nationalen Typgenehmigung, so in der Schweiz, in Australien, der Türkei und anderen Ländern. Auch mit den Behörden dieser Staaten stehen wir in engem Kontakt, um die Auswirkungen und Maßnahmen abzustimmen. Ein intensiver Austausch erfolgt ferner mit den Behörden in den USA. Auch dort bedürfen die von Volkswagen geplanten Maßnahmen einer Genehmigung.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich aus unterschiedlichen Rechtsrisiken ergeben.

1. Strafverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)

Neben den ausgeführten Abstimmungsprozessen mit den jeweils zuständigen Zulassungsbehörden sind in einigen Ländern strafrechtliche Ermittlungsverfahren eröffnet beziehungsweise angekündigt worden. Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe daraus am Ende Geldbußen für das Unternehmen resultieren, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Kernsachverhalt von der Staatsanwaltschaft in Braunschweig ermittelt wird.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden gegen die Volkswagen AG und andere in den Verkaufsprozess involvierte Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Zudem besteht die Möglichkeit, dass konzernexterne Importeure und Händler zum Beispiel im Wege des Regresses Ansprüche gegen die Volkswagen AG geltend machen könnten. Dabei gibt es neben der Form von individuellen Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen (nicht jedoch in Deutschland) auch die Form der Sammelklage, das heißt der kollektiven Geltendmachung von Individualansprüchen. In welcher Größenordnung Kunden tatsächlich von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden. Volks-

wagen arbeitet mit Hochdruck daran, die oben beschriebenen Abhilfemaßnahmen zu entwickeln, mit den zuständigen Behörden abzustimmen und abzusichern. Die Volkswagen AG lässt in den relevanten Märkten die Rechtslage zu möglichen Ansprüchen prüfen. Es ist derzeit auch noch unklar, ob nach den geplanten Maßnahmen für den Kunden ein Minderwert vorhanden sein wird oder nachteilige Veränderungen an den Fahrzeugen vorliegen werden. Die Erfolgsaussichten etwaiger Klagen können deshalb zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht eingeschätzt werden.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Aufgrund der Kursbewegungen bei Wertpapieren der Volkswagen AG im Nachgang zur Veröffentlichung der Notice of Violation der EPA haben Anleger angekündigt, Schadensersatzansprüche gegen die Volkswagen AG zu prüfen. Im Oktober wurden der Volkswagen AG bereits drei Klagen von Privatinvestoren zugestellt, in denen insbesondere Schadensersatz aufgrund angeblichen Fehlverhaltens im Rahmen der Kommunikation zum Abgasthema geltend gemacht wird. Parallel hierzu wurde die Durchführung eines Verfahrens nach dem Kapitalanlage-Musterverfahrensgesetz beantragt. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben.

4. USA/Kanada

US-amerikanische und kanadische Behörden haben Ermittlungsverfahren eingeleitet. Volkswagen kooperiert mit den Behörden und hat Unregelmäßigkeiten bei den US-Emissionskonzepten eingeräumt. Es sind fünf Themenkomplexe zu unterscheiden.

a. Zivil- und administrativrechtliche Untersuchungen seitens der EPA und des U.S. Department of Justice (DOJ)/Environmental Canada

Die EPA untersucht gegenwärtig Verstöße gegen US Umweltgesetze in Zusammenhang mit der unzulässigen Beeinflussung von Emissionsmessungen. Es ist zu erwarten, dass auch die kanadische Behörde Environmental Canada ein Verfahren eröffnen wird. Aufgrund der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der Vielzahl der offenen Fragen ist zum aktuellen Zeitpunkt eine Bewertbarkeit möglicher Strafzahlungen aufgrund der bestehenden Unsicherheit nicht möglich.

b. Strafrechtliche Untersuchungen des U.S. Department of Justice (DOJ)

Darüber hinaus ermittelt das DOJ in strafrechtlicher Hinsicht. Hierbei geht es um Vorwürfe der Verletzung verschiedener bundesrechtlicher Straftatbestände. Aufgrund des frühen Stadiums dieser Untersuchungen ist es auch hier zu früh, um eine ausreichend verlässliche Abschätzung der möglichen Strafzahlungen vorzunehmen.

c. Sammelklagen von Kunden in den USA und Kanada

Sowohl in den USA als auch in Kanada wurde eine Vielzahl an Anträgen auf Zulassung von Sammelklagen betroffener Kunden angekündigt. Teilweise sind diese den lokalen Gesellschaften bereits zugestellt worden. Eine Zustellung an die Volkswagen AG ist bislang nicht erfolgt. Gefordert wird im Wesentlichen der Ersatz materieller Schäden der betroffenen Kunden. Anspruchsgrundlagen sind insbesondere „Consumer Fraud“ und „Unjust Enrichment“. Neben der Durchführung von Abhilfemaßnahmen wird insbesondere der Ersatz eines angeblichen Wertverlustes geltend gemacht beziehungsweise angekündigt. Ferner werden Ansprüche auf Zahlung von Strafschadensersatz geltend gemacht. Eine belastbare Einschätzung zum Ausgang dieser Verfahren ist erst nach Zustellung dieser Klagen und eingehender Prüfung und Bewertung des darin behaupteten Sachverhalts und der vorgebrachten rechtlichen Argumente möglich.

d. Untersuchung der Attorney Generals in verschiedenen US-Bundesstaaten

Die Attorney Generals untersuchen, ob Volkswagen Group of America unzutreffende Werbung für Clean Diesel Fahrzeuge geschaltet hat und Kunden hierdurch irreführend zum Kauf von Volkswagen Dieselfahrzeugen verleitet wurden. Da auch diese Untersuchungen ganz am Anfang stehen, ist eine verlässliche Einschätzung denkbarer Folgen noch nicht möglich.

e. Sammelklagen von Investoren

Neben produktbezogenen Sammelklagen besteht die Möglichkeit, dass Erwerber von sogenannten American Depository Receipts (ADRs) eventuelle Schadensersatzansprüche in den USA und Kanada gegen die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften wegen angeblicher Kursverluste geltend machen könnten. Eine geringe Zahl entsprechender Sammelklagen wurde nach öffentlich verfügbaren Informationen bisher bei US-Gerichten eingereicht, jedoch wurden diese uns bisher nicht zugestellt. Eine belastbare Einschätzung zum Ausgang dieser Verfahren ist erst nach Zustellung dieser Klagen und eingehender Prüfung und Bewertung des darin behaupteten Sachverhalts und der vorgebrachten rechtlichen Argumente möglich. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben.

Aufgrund des noch frühen Stadiums der umfassenden und aufwendigen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der Vielzahl der offenen Fragen ist eine Bewertbarkeit der Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselsematik zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gegeben. Dementsprechend wurden im Quartalsabschluss diesbezüglich keine Rückstellungen gebildet.

Ausblick

Im Verlauf des Jahres 2015 hat sich das robuste Wachstum der Weltwirtschaft leicht abgeschwächt. Während sich die Dynamik in vielen Industrieländern leicht erhöhte, verlief die konjunkturelle Entwicklung in den meisten Schwellenländern unterdurchschnittlich. Der Vorstand des Volkswagen Konzerns erwartet, dass die Weltwirtschaft 2015 trotz einiger Unsicherheiten das Wachstumsniveau des Vorjahres erreichen wird. Risiken gehen unverändert von den Finanzmärkten aus, vor allem aufgrund der angespannten Verschuldungssituation vieler Länder. Darüber hinaus belasten geopolitische Spannungen und Konflikte die Wachstumsaussichten. Die aufstrebenden Wirtschaftsnationen Asiens werden voraussichtlich die höchsten Zuwachsraten aufweisen. In den großen Industrieländern erwarten wir eine Belebung der Konjunktur, die Expansionsraten werden aber moderat bleiben.

In den ersten neun Monaten des Jahres 2015 lag die Zahl der weltweiten Pkw-Neuzulassungen über dem Wert des Vorjahreszeitraums, die Entwicklung der Nachfrage verlief jedoch regional uneinheitlich. Auch für das Gesamtjahr gehen wir davon aus, dass sich die Pkw-Märkte in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln werden. Die weltweite Nachfrage nach Neufahrzeugen wird insgesamt voraussichtlich langsamer steigen als im Vorjahr. In Westeuropa rechnen wir mit einem leichten Anstieg der Automobilnachfrage, und auch auf dem deutschen Markt erwarten wir ein leichtes Wachstum. Die zentral- und osteuropäischen Märkte dürften vor allem aufgrund der erheblich rückläufigen Nachfrage in Russland deutlich unter dem Vorjahreswert liegen. Für Nordamerika gehen wir davon aus, dass sich der positive Trend des abgelaufenen Jahres merklich abgeschwächt fortsetzt. Auf den südamerikanischen Pkw-Märkten wird das Niveau des Vorjahres vermutlich spürbar verfehlt. Die für den Volkswagen Konzern strategisch wichtigen Märkte in der Region Asien-Pazifik werden voraussichtlich ihr Wachstum mit verringerter Dynamik fortsetzen.

Die weltweite Nachfrage nach leichten Nutzfahrzeugen wird 2015 voraussichtlich auf dem Niveau des Vorjahres liegen. Wir erwarten dabei, dass sich die einzelnen Regionen heterogen entwickeln.

Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten für Lkw und Busse werden die Neuzulassungen 2015 voraussichtlich spürbar unter dem Vorjahresniveau liegen.

Wir gehen davon aus, dass der Stellenwert automobilbezogener Finanzdienstleistungen auch im Jahr 2015 weltweit zunehmen wird.

Der Volkswagen Konzern ist für die heterogene Entwicklung der weltweiten Automobilmärkte bestens aufgestellt. Zu den Stärken des Unternehmens zählen insbesondere das einzigartige Markenportfolio, die vielfältige Modellpalette, die stetig steigende

Präsenz auf allen wichtigen Märkten der Welt sowie das breite Spektrum an Finanzdienstleistungen. Wir verfügen über ein umfangreiches Angebot an attraktiven, umweltfreundlichen, technologisch führenden und qualitativ hochwertigen Fahrzeugen für jeden Markt und jede Kundengruppe. Es erstreckt sich von Motorrädern über Kompakt-, Sport- und Luxuswagen bis hin zu schweren Lkw und Bussen und bedient nahezu alle Segmente. Die Marken des Volkswagen Konzerns werden auch in den verbleibenden Monaten des Jahres 2015 die Produktoffensive fortsetzen, ihre Angebotspalette modernisieren und um neue Modelle erweitern. Wir haben den Anspruch, jedem Kunden Produkte und Innovationen nach seinen Bedürfnissen anzubieten und so unsere Wettbewerbsposition nachhaltig zu stärken.

Wir erwarten, dass die Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns in einem herausfordernden Marktumfeld im Jahr 2015 auf dem Niveau des Vorjahres liegen werden.

Herausforderungen liegen neben der Dieseldiagnostik in dem schwierigen Marktumfeld, dem intensiven Wettbewerb sowie in volatilen Zins- und Wechselkursverläufen und schwankenden Rohstoffpreisen. Positive Effekte erwarten wir aus den Effizienzprogrammen aller Marken und zunehmend aus den modularen Baukästen.

In Abhängigkeit von den konjunkturellen Rahmenbedingungen gehen wir davon aus, dass die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns und seiner Bereiche im Jahr 2015 gegenüber dem Vorjahreswert um bis zu 4% steigen werden. Im Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering wird jedoch die wirtschaftliche Entwicklung in Lateinamerika und in Osteuropa kontinuierlich zu beobachten sein.

Aufgrund von Belastungen im Zusammenhang mit den Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren rechnen wir damit, dass das Operative Ergebnis des Konzerns und des Bereichs Pkw im Jahr 2015 deutlich unter dem Vorjahr liegen wird. Vor Sondereinflüssen erwarten wir für das Operative Ergebnis des Konzerns eine operative Rendite zwischen 5,5 und 6,5%; im Bereich Pkw zwischen 6,0 und 7,0%. Im Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering wird sich die operative Rendite voraussichtlich in einer Spanne von 2,0 bis 4,0% bewegen. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen gehen wir von einem Operativen Ergebnis auf dem Niveau des Vorjahres aus. Die konsequente Ausgaben- und Investitionsdisziplin und die stetige Optimierung unserer Prozesse werden wir intensivieren. Sie sind mehr denn je wesentliche Bestandteile der Strategie 2018 des Volkswagen Konzerns.

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

Konzern relevanten Währungskursverhältnissen ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2014 und im Zwischenbericht Januar bis September 2015 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.

Marken und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Im Zeitraum Januar bis September 2015 waren die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns mit 160,3 (147,7) Mrd. € um 8,5% höher als im Vorjahr. Aufgrund der Sondereinflüsse im Pkw- und Lkw-Bereich von insgesamt -6,9 Mrd. € ging das Operative Ergebnis auf 3,3 (9,4) Mrd. € zurück. Ohne deren Berücksichtigung verbesserte sich das Operative Ergebnis um 0,8 Mrd. € auf 10,2 Mrd. €.

Die Marke Volkswagen Pkw setzte im Berichtszeitraum 3,3 (3,4) Mio. Fahrzeuge ab. Die Modelle Sportsvan, Golf und der neue Passat wurden besonders stark nachgefragt. Mit 80,0 Mrd. € lagen die Umsatzerlöse um 9,0% über dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen nahm auf 2,2 (1,7) Mrd. € zu; positive Effekte aus Wechselkursen, Umsatz- und Kostenoptimierungen sowie aus dem Effizienzprogramm konnten negative Effekte aus den Märkten in Südamerika und Russland mehr als ausgleichen. Die Belastungen im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik führten im dritten Quartal 2015 zu Sondereinflüssen in Höhe von -6,7 Mrd. €.

Der Absatz der Marke Audi übertraf in den ersten neun Monaten 2015 mit weltweit 1,2 (1,1) Mio. Fahrzeugen den Vorjahreswert um 7,0%. Darüber hinaus setzte das chinesische Joint Venture FAW-Volkswagen weitere 365 (373) Tsd. Audi Fahrzeuge ab. Eine große Nachfrage verzeichneten insbesondere die Kompaktmodelle der A3-Familie, die SUV-Modelle sowie der neue TT. Mit 43,7 Mrd. € waren die Umsatzerlöse um 4,4 Mrd. € höher als im Vorjahr. Das Operative Ergebnis stieg um 5,0% auf 4,0 Mrd. €. Neben dem Absatzwachstum wirkten sich Mixeffekte und die Währungsentwicklung positiv aus. Ergebnisbelastungen ergaben sich aus hohen

Vorleistungen für neue Produkte und Technologien sowie dem Ausbau des internationalen Produktionsnetzwerks. In den Finanzkennzahlen der Marke Audi sind die Marken Lamborghini und Ducati enthalten. In den ersten neun Monaten 2015 verzeichnete Ducati einen Absatz von 46.458 Motorrädern (+21,2%).

Im Berichtszeitraum setzte die Marke ŠKODA 605 (612) Tsd. Fahrzeuge ab und erreichte damit das Niveau des Vorjahres. Besonders beliebt waren der Octavia und der neue Fabia. Die Umsatzerlöse nahmen um 5,7% auf 9,3 Mrd. € zu. Der Anstieg des Operativen Ergebnisses um 12,7% auf 734 Mio. € ist im Wesentlichen auf positive Mixeffekte, Materialkostenoptimierungen und Wechselkursverbesserungen zurückzuführen.

Mit 404 Tsd. Fahrzeugen war der Absatz der Marke SEAT in den ersten drei Quartalen 2015 um 10,6% höher als ein Jahr zuvor; der für Audi gefertigte Q3 ist darin enthalten. Stark nachgefragt wurden die Modelle der Leon-Familie und der Ibiza. Die Umsatzerlöse verbesserten sich um 13,6% auf 6,4 Mrd. €. Vor allem das höhere Volumen, positive Wechselkurseffekte und Kostenoptimierungen führten dazu, dass das Operative Ergebnis von SEAT mit 12 Mio. € um 94 Mio. € besser war als im Vorjahr.

Die Marke Bentley setzte von Januar bis September dieses Jahres 7.375 Fahrzeuge ab; das waren 8,1% weniger als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse stiegen jedoch wechselkursbedingt um 8,4% auf 1,4 Mrd. €. Das Operative Ergebnis ging auf 57 (125) Mio. € zurück; dabei konnten Belastungen aus dem geringeren Volumen und gestiegenen Vorleistungen für neue Produkte nicht durch positive Wechselkurseffekte und Kostenreduzierungen kompensiert werden.

VOLKSWAGEN KONZERN

Konzernbereich	Automobile										Finanzdienstleistungen
	Volkswagen Pkw	Audi	ŠKODA	SEAT	Bentley	Porsche	Volkswagen Nutzfahrzeuge	Scania	MAN	Sonstiges	
Marke/ Geschäftsfeld											Händler- und Kundenfinanzierung Leasing Direktbank Versicherungen Flottengeschäft Mobilitätsangebote

In den ersten neun Monaten 2015 nahm der Absatz der Marke Porsche im Vergleich zum Vorjahr um 25,7% auf weltweit 169 Tsd. Fahrzeuge zu. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 16,5 Mrd.€; der Vergleichswert 2014 wurde damit um 34,6% übertroffen. Das Operative Ergebnis stieg volumen- und wechsellkursbedingt auf 2,5 (1,9)Mrd.€; Mixveränderungen, gestiegene Strukturkosten und höhere Entwicklungskosten für zukünftige Projekte und Technologien belasteten das Ergebnis. Der Macan, der Cayenne und die neuen Modelle des 911 erfreuten sich bei den Kunden großer Beliebtheit.

Volkswagen Nutzfahrzeuge setzte im Berichtszeitraum 335 (325)Tsd. Fahrzeuge ab. Großen Kundenzuspruch erhielten vor allem der Multivan/Transporter und der Caddy. Die Umsatzerlöse verbesserten sich um 8,0% auf 7,5 (7,0)Mrd.€. Das Operative Ergebnis ging um 17,1% auf 313 Mio.€ zurück; höhere Kosten für die Erneuerung der Produktpalette wirkten im Vergleich zum Vorjahr negativ, der Volumenzuwachs und Wechselkursverbesserungen positiv.

Der Absatz der Marke Scania belief sich im Zeitraum Januar bis September 2015 auf 56 (56)Tsd. Fahrzeuge. In Westeuropa entwickelten sich die Volumina positiv, in Brasilien und Russland wirkten sich die schwierigen wirtschaftlichen Bedingungen negativ aus. Mit 7,7 (7,5)Mrd.€ lagen die Umsatzerlöse leicht über dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis stieg um 6,8% auf 748 (700)Mio.€; hierbei wirkten sich neben der Ausweitung des Servicegeschäfts positive Wechselkurseffekte aus.

Die Marke MAN setzte im Berichtszeitraum 74 Tsd. Fahrzeuge ab; das waren 13,1% weniger als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse lagen mit 10,0 (10,2)Mrd.€ leicht unter dem Vorjahresniveau. Die negative Entwicklung des Nutzfahrzeuggeschäfts in Südamerika belastete das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen, das auf 271 (304)Mio.€ zurückging. Aus Restrukturierungsmaßnahmen resultierten Sondereinflüsse in Höhe von –170 Mio.€.

In den ersten drei Quartalen 2015 übertraf das Operative Ergebnis der Volkswagen Finanzdienstleistungen mit 1,4 Mrd.€ den Vorjahreswert um 13,7%. Volumen- und Wechselkurseffekte wirkten sich positiv auf das Ergebnis aus.

 WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKEN UND GESCHÄFTSFELDERN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		UMSATZERLÖSE MIT DRITTEN		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Volkswagen Pkw	3.343	3.388	79.972	73.390	53.848	50.643	2.229	1.696
Audi	1.158	1.083	43.695	39.300	28.625	26.305	4.024	3.831
ŠKODA	605	612	9.280	8.784	4.367	4.459	734	651
SEAT	404	365	6.388	5.622	2.688	2.455	12	–82
Bentley	7	8	1.364	1.259	939	823	57	125
Porsche ²	169	134	16.471	12.241	15.126	11.289	2.546	1.927
Volkswagen Nutzfahrzeuge	335	325	7.537	6.976	3.581	3.510	313	378
Scania ²	56	56	7.686	7.511	7.686	7.511	748	700
MAN	74	86	9.981	10.214	9.797	10.091	271	304
VW China ³	2.492	2.697	–	–	–	–	–	–
Sonstiges	–1.204	–1.109	–41.516	–33.637	15.910	16.013	–2.118 ⁴	–1.329 ⁴
Volkswagen Finanzdienstleistungen	–	–	19.403	16.058	17.696	14.619	1.381	1.215
Volkswagen Konzern vor Sondereinflüssen	–	–	–	–	–	–	10.197	9.416
Sondereinflüsse	–	–	–	–	–	–	–6.855	–
Volkswagen Konzern	7.440	7.646	160.263	147.718	160.263	147.718	3.342	9.416
Konzernbereich Automobile ⁵	7.440	7.646	138.302	129.619	140.259	131.227	1.726	7.980
davon: Bereich Pkw	6.974	7.179	113.325	105.152	119.644	110.541	1.203	7.295
Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering	466	467	24.977	24.467	20.615	20.687	523	685
Konzernbereich Finanzdienstleistungen	–	–	21.961	18.099	20.004	16.491	1.615	1.436

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

2 Inklusive Finanzdienstleistungen.

3 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten. Diese chinesischen Gesellschaften werden At Equity konsolidiert und erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 3.777 (3.920) Mio.€.

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

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

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

Der Volkswagen Konzern setzte im Berichtszeitraum in der Region Europa/Übrige Märkte 3,4 Mio. Fahrzeuge ab; das waren 3,2% mehr als ein Jahr zuvor. Die Umsatzerlöse erhöhten sich volumen-, mix- und Wechselkursbedingt um 10,0% auf 99,5 Mrd. €.

Auf dem nordamerikanischen Markt nahm der Absatz des Volkswagen Konzerns von Januar bis September 2015 im Vergleich zum Vorjahr um 10,4% auf 699 Tsd. Fahrzeuge zu. Vor allem das höhere Volumen, der stärkere US-Dollar und positive Mixeffekte führten dazu, dass die Umsatzerlöse um 35,1% auf 26,6 Mrd. € stiegen.

Auf den Märkten in Südamerika entwickelten sich die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen in den ersten neun Monaten 2015 weiter negativ. Der Volkswagen Konzern setzte dort 424 Tsd.

Fahrzeuge und damit 26,3% weniger ab als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse verringerten sich um 22,0% auf 7,9 Mrd. €; der Rückgang war im Wesentlichen auf das niedrigere Volumen und die negative Wechselkursentwicklung zurückzuführen.

Vor dem Hintergrund einer deutlich nachlassenden Dynamik auf dem chinesischen Pkw-Markt war der Absatz des Volkswagen Konzerns in der Region Asien-Pazifik im Zeitraum Januar bis September 2015 geringer als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Wir setzten dort einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen 2,9 Mio. Fahrzeuge ab (-7,2%). Die Umsatzerlöse nahmen volumenbedingt um 4,4% auf 26,3 Mrd. € ab. Dieser Wert enthält nicht unsere chinesischen Gemeinschaftsunternehmen, die At Equity konsolidiert werden.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER¹

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2015	2014	2015	2014
Europa/Übrige Märkte	3.399	3.295	99.523	90.451
Nordamerika	699	633	26.570	19.670
Südamerika	424	575	7.919	10.148
Asien-Pazifik ²	2.918	3.143	26.250	27.450
Volkswagen Konzern²	7.440	7.646	160.263	147.718

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

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

VOLKSWAGEN FINANZDIENSTLEISTUNGEN

In den Monaten Januar bis September 2015 unterstützte Volkswagen Finanzdienstleistungen mit seinen innovativen Produkten und Dienstleistungen entlang der automobilen Wertschöpfungskette den Absatz der Marken des Volkswagen Konzerns.

Beim Automobilwoche Award Handel 2015 wurde Volkswagen Finanzdienstleistungen in der Kategorie Volumensegment mit einem Triple A Award ausgezeichnet und erhielt zudem einen Sonderpreis in der Bewertungsklasse Finanzierung und Leasing. Die Beurteilung erfolgte auf Grundlage von Beratungsgesprächen und Produktpräsentationen bei mehr als 740 verdeckten Testbesuchen, die in jeweils 50 Autohäusern von 15 Automarken durchgeführt wurden.

Volkswagen Finanzdienstleistungen hat im dritten Quartal 2015 das Privatleasing weiterentwickelt und geht damit noch stärker auf die sich wandelnden Bedürfnisse vieler Kunden hin zu einer flexibleren und sorgenfreieren Gestaltung ihrer Mobilität ein. Schwerpunkte sind der von der DEKRA zertifizierte Prozess zur Fahrzeugrückgabe und der Baustein RückgabeschutzPlus zur Deckung möglicher, über den vertragsgemäßen Gebrauch hinausgehender, Schäden am Fahrzeug.

Für die Erweiterung des Produktportfolios bei Mobilitätsdienstleistungen erwarb die Volkswagen Financial Services AG 92,5% der Gesellschafteranteile des innovativen Mobilitätsdienstleisters sunhill technologies. Das deutsche Unternehmen ist Pionier bei bargeldlosen Bezahlverfahren und führender Partner der Parkraumwirtschaft. Derzeit verwenden europaweit mehr als 2 Mio. Nutzer an über 150 Standorten das bargeldlose Bezahlssystem von sunhill technologies.

Volkswagen Finanzdienstleistungen baute im dritten Quartal 2015 seine digitale Informationsoffensive um Web-Videos mit prominenten Moderatoren aus. In dem Format „Eigentlich einfach“ werden praktische Tipps zu den Themen Automobil und Finanzen vermittelt und so jüngere Zielgruppen über Finanz- und Mobilitätsthemen informiert.

Als wesentliche Refinanzierungsquellen nutzt Volkswagen Finanzdienstleistungen unbesicherte Kapitalmarktanleihen, Auto ABS (Asset Backed Securities)-Transaktionen sowie Einlagen aus dem Direktbankgeschäft. Mit der in China vermarkteten zweiten Transaktion aus verbrieften Finanzierungsverträgen (Driver China two) mit einem Volumen von rund 283 Mio.€, der von der Volkswagen Bank GmbH begebenen Driver Master mit 708 Mio.€ und der Driver UK three mit rund 525 Mio.€ Transaktionsvolumen baute die Volkswagen Financial Services AG ihr ABS-Programm im Berichtszeitraum weiter aus. Unbesicherte Transaktionen wurden mit zwei Anleihen der Volkswagen Leasing GmbH über je 750 Mio.€ und in Australien mit einem Volumen von rund 165 Mio.€ erfolgreich begeben.

Die neuen Vertragsabschlüsse im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft erhöhten sich im Berichtszeitraum im Vorjahresvergleich um 2,3% auf 3,8 Mio. Kontrakte. Mit 0,8 Mio. Verträgen beziehungsweise 6,7% verzeichnete der Gesamtvertragsbestand im Berichtszeitraum eine Zunahme auf 12,8 Mio. Kontrakte. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing lag der Vertragsbestand mit 8,1 Mio. Kontrakten über dem Stand zum Jahresende 2014 (+3,3%). Der Bereich Service/Versicherungen lag am Ende des dritten Quartals 2015 um 3,9% über dem Niveau des Stands vom 31. Dezember 2014. In den Märkten von Volkswagen Finanzdienstleistungen stieg der Anteil der geleasteten oder finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) in den ersten drei Quartalen 2015 bei unveränderten Bonitätsanforderungen auf 31,0(30,2)%.

Am Ende des dritten Quartals 2015 waren rund 1,4 Mio. Konten im Bestand der Direktbank der Volkswagen Bank.

Zum 30. September 2015 waren 13.321 Mitarbeiter bei Volkswagen Finanzdienstleistungen beschäftigt. Dies übertraf den Stand vom Jahresende 2014 um 3,9%.

Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2015	2014	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2015	2014	2015	2014
Umsatzerlöse	160.263	147.718	138.302	129.619	21.961	18.099
Kosten der Umsatzerlöse	-133.799	-120.547	-115.880	-106.488	-17.919	-14.059
Bruttoergebnis	26.464	27.171	22.422	23.131	4.042	4.040
Vertriebskosten	-16.024	-14.751	-15.109	-13.933	-915	-818
Verwaltungskosten	-5.411	-5.082	-4.246	-3.983	-1.165	-1.099
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1.687	2.077	-1.340	2.764	-347	-687
Operatives Ergebnis	3.342	9.416	1.726	7.980	1.615	1.436
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	3.128	3.057	3.102	3.029	25	28
Übriges Finanzergebnis	-1.327	-982	-1.355	-995	28	13
Finanzergebnis	1.800	2.075	1.747	2.034	53	41
Ergebnis vor Steuern	5.142	11.490	3.474	10.013	1.669	1.477
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-1.152	-2.804	-597	-2.431	-555	-373
Ergebnis nach Steuern	3.990	8.687	2.876	7.582	1.114	1.105
davon entfallen auf						
Minderheiten	8	79	-12	49	20	30
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	155	99	155	99	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	3.827	8.509	2.733	7.434	1.094	1.074
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	7,61	17,16				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	7,61	17,16				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	7,67	17,22				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	7,67	17,22				

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

2 Das Ergebnis je Aktie wird in Anhangangabe 4 erläutert. Das Vorjahr wurde aufgrund IAS 33.26 angepasst.

GESAMTERGEBNISRECHNUNG VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	2015	2014
Ergebnis nach Steuern	3.990	8.687
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	2.219	-4.567
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-666	1.345
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	1.553	-3.222
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-3	-3
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	1.550	-3.225
Währungsumrechnungsdifferenzen		
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	276	1.252
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	1
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	276	1.253
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	276	1.253
Cash-flow-Hedges		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	-4.927	-3.815
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	2.802	-308
Cash-flow-Hedges vor Steuern	-2.124	-4.123
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges	628	1.225
Cash-flow-Hedges nach Steuern	-1.497	-2.897
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	367	785
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-1.726	-69
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	-1.359	716
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	60	-26
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	-1.299	690
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	395	217
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-2.124	-737
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	-595	-6.507
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	21	2.545
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-574	-3.962
Gesamtergebnis	3.417	4.725
davon entfallen auf		
Minderheiten	9	17
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	155	99
Aktionäre der Volkswagen AG	3.253	4.609

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG VOM 1. JULI BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2015	2014	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2015	2014	2015	2014
Umsatzerlöse	51.487	48.910	44.209	42.575	7.278	6.335
Kosten der Umsatzerlöse	-46.721	-40.472	-40.453	-35.471	-6.268	-5.001
Bruttoergebnis	4.765	8.438	3.756	7.104	1.010	1.334
Vertriebskosten	-5.593	-4.612	-5.290	-4.370	-302	-242
Verwaltungskosten	-1.786	-1.655	-1.429	-1.260	-357	-394
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-866	1.058	-1.010	1.243	145	-185
Operatives Ergebnis	-3.479	3.230	-3.974	2.717	495	513
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	887	913	881	901	6	12
Übriges Finanzergebnis	70	-430	81	-387	-11	-42
Finanzergebnis	957	483	962	514	-5	-30
Ergebnis vor Steuern	-2.522	3.713	-3.011	3.231	490	482
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	848	-743	1.006	-623	-157	-120
Ergebnis nach Steuern	-1.673	2.971	-2.006	2.608	332	363
davon entfallen auf						
Minderheiten	1	4	-7	-2	8	6
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	57	39	57	39	-	-
Aktionäre der Volkswagen AG	-1.731	2.928	-2.055	2.571	324	356
Unverwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	-3,45	5,84				
Verwässertes Ergebnis je Stammaktie (€)²	-3,45	5,84				
Unverwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	-3,45	5,84				
Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie (€)²	-3,45	5,84				

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

2 Das Ergebnis je Aktie wird in Anhangangabe 4 erläutert. Das Vorjahr wurde aufgrund IAS 33.26 angepasst.

GESAMTERGEBNISRECHNUNG VOM 1. JULI BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	2015	2014
Ergebnis nach Steuern	-1.673	2.971
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	446	-1.910
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-143	566
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	303	-1.344
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	0	0
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	303	-1.344
Währungsumrechnungsdifferenzen		
im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-1.553	1.102
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	0	1
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-1.553	1.103
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	0	0
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-1.553	1.103
Cash-flow-Hedges		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	2.662	-2.597
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	560	-175
Cash-flow-Hedges vor Steuern	3.222	-2.772
Latente Steuern auf Cash-flow-Hedges	-949	822
Cash-flow-Hedges nach Steuern	2.273	-1.950
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte		
im Eigenkapital erfasste Fair-Value-Änderungen	-221	355
in die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-1.544	-91
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte vor Steuern	-1.765	263
Latente Steuern auf zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	10	3
Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte nach Steuern	-1.755	266
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	-77	320
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-1.113	-261
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	272	-2.996
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-1.082	1.392
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-810	-1.605
Gesamtergebnis	-2.484	1.366
davon entfallen auf		
Minderheiten	1	4
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	57	39
Aktionäre der Volkswagen AG	-2.541	1.323

BILANZ ZUM 30. SEPTEMBER 2015 UND ZUM 31. DEZEMBER 2014

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2015	2014	AUTOMOBILE*		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2015	2014	2015	2014
Aktiva						
Langfristige Vermögenswerte	226.652	220.106	127.182	128.231	99.470	91.875
Immaterielle Vermögenswerte	60.125	59.935	59.895	59.697	230	237
Sachanlagen	47.226	46.169	44.932	44.080	2.294	2.089
Vermietete Vermögenswerte	31.042	27.585	2.859	2.815	28.184	24.770
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	61.599	57.877	–	–	61.599	57.877
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	26.661	28.541	19.496	21.639	7.165	6.902
Kurzfristige Vermögenswerte	144.759	131.102	79.457	69.180	65.301	61.923
Vorräte	34.299	31.466	31.056	28.269	3.243	3.197
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	45.791	44.398	–573	–464	46.365	44.862
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	27.039	25.254	17.238	15.677	9.801	9.577
Wertpapiere	14.647	10.861	11.941	9.197	2.706	1.664
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	22.981	19.123	19.795	16.499	3.187	2.624
Bilanzsumme	371.411	351.209	206.639	197.411	164.772	153.798
Passiva						
Eigenkapital	93.612	90.189	74.249	72.815	19.364	17.374
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	85.901	84.950	66.830	67.828	19.071	17.122
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	7.504	5.041	7.504	5.041	–	–
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	93.405	89.991	74.334	72.870	19.071	17.122
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	207	198	–85	–55	293	253
Langfristige Schulden	135.539	130.314	66.888	66.438	68.651	63.876
Finanzschulden	72.502	68.416	10.660	10.643	61.842	57.773
Rückstellungen für Pensionen	27.847	29.806	27.428	29.361	419	445
Sonstige Schulden	35.190	32.092	28.800	26.434	6.391	5.658
Kurzfristige Schulden	142.259	130.706	65.502	58.158	76.757	72.547
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs- /Ausgleichsrechte	3.960	3.703	3.960	3.703	–	–
Finanzschulden	65.710	65.564	–4.515	–847	70.225	66.411
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	19.909	19.530	17.523	17.838	2.386	1.692
Sonstige Schulden	52.680	41.909	48.535	37.465	4.145	4.444
Bilanzsumme	371.411	351.209	206.639	197.411	164.772	153.798

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

EIGENKAPITALENTWICKLUNG

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklagen	Gewinnrücklagen	Währungs- umrechnung
Stand am 01.01.2014	1.191	12.658	72.341	-2.799
Ergebnis nach Steuern	-	-	8.509	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-3.213	1.306
Gesamtergebnis	-	-	5.295	1.306
Kapitalerhöhung ¹	27	1.959	-	-
Dividendenausschüttung	-	-	-1.871	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote ²	-	-	-4.484	-45
Übrige Veränderungen	-	-	-121	0
Stand am 30.09.2014	1.218	14.616	71.160	-1.539
Stand am 01.01.2015	1.218	14.616	71.197	-1.777
Ergebnis nach Steuern	-	-	3.827	-
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.553	275
Gesamtergebnis	-	-	5.381	275
Kapitalerhöhung ¹	0	0	-	-
Dividendenausschüttung	-	-	-2.294	-
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote	-	-	0	-
Übrige Veränderungen	-	-	-7	-
Stand am 30.09.2015	1.218	14.616	74.276	-1.502

- 1 Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem im März 2014 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 3.000 Mio. € reduziert um ein Disagio in Höhe von 29 Mio. € und abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 19 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 13 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren. Aus der im Juni 2014 vollzogenen Kapitalerhöhung durch Ausgabe neuer Vorzugsaktien verzeichnet die Volkswagen AG einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 2.000 Mio. € abzüglich Kapitalbeschaffungskosten (20 Mio. €). Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 6 Mio. €. Die Volkswagen AG verzeichnete aus dem im März 2015 begebenen Hybridkapital einen Zugang von liquiden Mitteln in Höhe von 2.500 Mio. € reduziert um ein Disagio in Höhe von 29 Mio. € und abzüglich Kapitalbeschaffungskosten in Höhe von 14 Mio. €. Hinzu kamen zahlungsunwirksame Effekte aus der Abgrenzung von Steuern in Höhe von 11 Mio. €. Das Hybridkapital ist als gewährtes Eigenkapital zu klassifizieren.
- 2 Die Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungsquote in 2014 resultierten aus der Ausbuchung der Anteile der Minderheiten am Eigenkapital der Scania AB.

KONZERN-ZWISCHENABSCHLUSS (KURZFASSUNG)

Eigenkapitalentwicklung

	Cash-flow-Hedges	Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapital- geber der VW AG	Anteile der Anteilseigner der VW AG	Anteile von Minderheiten	Summe Eigenkapital
	1.845	724	-229	2.004	87.733	2.304	90.037
	-	-	-	99	8.608	79	8.687
	-2.897	690	214	-	-3.900	-62	-3.962
	-2.897	690	214	99	4.708	17	4.725
	-	-	-	2.965	4.951	-	4.951
	-	-	-	-87	-1.958	-4	-1.962
	2	-	0	-	-4.527	-2.123	-6.650
	-	-	1	22	-99	0	-99
	-1.049	1.414	-13	5.002	90.809	194	91.003
	-1.715	1.263	148	5.041	89.991	198	90.189
	-	-	-	155	3.982	8	3.990
	-1.497	-1.299	393	-	-574	1	-574
	-1.497	-1.299	393	155	3.408	9	3.417
	-	-	-	2.469	2.469	-	2.469
	-	-	-	-215	-2.509	-6	-2.515
	-	-	-	-	0	0	0
	-	-	-	54	46	7	54
	-3.212	-36	541	7.504	93.405	207	93.612

KAPITALFLUSSRECHNUNG VOM 1. JANUAR BIS 30. SEPTEMBER

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		KONZERNBEREICHE			
	2015	2014	AUTOMOBILE ¹		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
			2015	2014	2015	2014
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	18.634	22.009	16.010	19.285	2.624	2.724
Ergebnis vor Steuern	5.142	11.490	3.474	10.013	1.669	1.477
Ertragsteuerzahlungen	-2.615	-3.185	-2.498	-2.785	-118	-401
Abschreibungen ²	14.463	12.153	9.743	8.767	4.720	3.386
Veränderung der Pensionen	282	203	270	195	12	8
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ³	2.034	-710	1.661	-957	373	247
Brutto-Cash-flow	19.306	19.950	12.650	15.233	6.655	4.717
Veränderung Working Capital	-6.419	-11.435	6.323	-291	-12.741	-11.144
Veränderung der Vorräte	-2.731	-2.503	-2.702	-2.575	-29	73
Veränderung der Forderungen	-2.069	-2.723	-1.251	-2.180	-818	-542
Veränderung der Verbindlichkeiten	3.897	5.766	2.990	4.090	907	1.676
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	7.860	1.121	7.785	1.057	75	63
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-7.649	-6.353	-581	-582	-7.068	-5.771
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-5.727	-6.743	81	-100	-5.808	-6.643
Cash-flow laufendes Geschäft	12.887	8.515	18.973	14.942	-6.086	-6.427
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-7.593	-10.144	-7.220	-9.398	-373	-746
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-7.644	-6.773	-7.340	-6.482	-303	-291
Entwicklungskosten (aktiviert)	-3.292	-3.399	-3.292	-3.399	-	-
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	2.923	-172	3.026	296	-103	-469
Netto-Cash-flow⁴	5.294	-1.628	11.753	5.544	-6.459	-7.172
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Darlehen	-3.680	-869	-3.167	-362	-513	-507
Investitionstätigkeit	-11.273	-11.013	-10.387	-9.760	-886	-1.252
Finanzierungstätigkeit	2.046	1.151	-5.481	-6.492	7.526	7.643
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel	152	322	155	248	-3	73
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	3.812	-1.025	3.261	-1.062	551	37
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 30.09.	22.446	20.984	19.271	18.223	3.175	2.761
Wertpapiere, Darlehensforderungen und Termingeldanlagen	22.983	17.434	14.630	9.940	8.353	7.493
Brutto-Liquidität	45.429	38.418	33.901	28.164	11.528	10.255
Kreditstand	-138.213	-130.858	-6.145	-11.379	-132.067	-119.479
Netto-Liquidität am 30.09.	-92.784	-92.440	27.755	16.785	-120.539	-109.225
nachrichtlich am 01.01.	-96.453	-82.318	17.639	16.869	-114.092	-99.186

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

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

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

4 Netto-Cash-flow: Cash-flow laufendes Geschäft abzüglich Cash-flow aus Investitionstätigkeit laufendes Geschäft.

Die Kapitalflussrechnung wird in Anhangangabe 12 erläutert.

Anhang

Rechnungslegung nach International Financial Reporting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2014 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den International Financial Reporting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 30. September 2015 in Übereinstimmung mit IAS 34 erstellt und enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss verkürzten Berichtsumfang.

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

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

Der vorliegende Konzern-Zwischenabschluss wurde einer prüferischen Durchsicht im Sinne von § 37x Abs. 3 WpHG unterzogen.

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2015 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Seit dem 1. Januar 2015 sind im Rahmen der Verbesserung der International Reporting Standards 2013 (Annual Improvement Project 2013) diverse Regelungen in Kraft getreten. Diese beinhalten Änderungen an IFRS 1, IFRS 3, IFRS 13, IAS 40 und haben auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns keine wesentlichen Auswirkungen.

Ferner ist seit dem 1. Januar 2015 IFRIC 21 anzuwenden. IFRIC 21 regelt die Bilanzierung öffentlicher Abgaben, die nicht unter IAS 12 „Ertragsteuern“ fallen. Insbesondere wird klargestellt, unter welchen Umständen eine Schuld zur Zahlung einer Abgabe im Abschluss zu erfassen ist. Aus dieser Interpretation ergeben sich ebenfalls keine wesentlichen Auswirkungen auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Volkswagen Konzerns.

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland von 2,7% (31. Dezember 2014: 2,3%) verwendet. Die Erhöhung des Zinssatzes führte zu einer Reduzierung der Pensionsrückstellungen sowie der darauf entfallenden latenten Steuern und der im Eigenkapital in den Gewinnrücklagen erfassten versicherungsmathematischen Verluste bei Pensionsrückstellungen.

Die Ermittlung des Ertragsteueraufwands für die Zwischenberichtsperiode erfolgt gemäß IAS 34 Zwischenberichterstattung auf Basis des durchschnittlichen jährlichen Steuersatzes, der für das gesamte Geschäftsjahr erwartet wird.

Im Übrigen werden bei der Aufstellung des Konzern-Zwischenabschlusses und der Ermittlung der Vergleichszahlen für das Vorjahr grundsätzlich dieselben Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden sowie Konsolidierungsgrundsätze wie im Konzernabschluss 2014 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses des Geschäftsberichts 2014 veröffentlicht. Dieser ist auch im Internet unter www.volkswagenag.com/ir abrufbar.

Wesentliche Ereignisse

Die US-Behörden California Air Resources Board (CARB) und Environmental Protection Agency (EPA) haben die Öffentlichkeit in den USA darüber informiert, dass bei Abgastests an Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten festgestellt wurden und damit gegen amerikanische Umweltgesetze verstoßen wurde. Nach derzeitigem Stand der Untersuchungen sind von dem Thema weltweit rund 11 Mio. Fahrzeuge mit bestimmten Dieselmotoren betroffen. Weit überwiegend handelt es sich um Euro-5-Motoren des Typs EA 189. Nach derzeitigem Erkenntnisstand variieren die Umfänge der Abstellmaßnahmen je nach Variante der betreffenden Motoren. Die technischen Lösungen umfassen je nach Baureihe und Modelljahr Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen. In der Folge hat der Volkswagen Konzern im dritten Quartal Risikovorsorgen in Höhe von insgesamt 6,7 Mrd. € im Operativen Ergebnis erfasst. Die Bildung erfolgte überwiegend durch die Einstellung von Rückstellungen zur Durchführung von Feldmaßnahmen (Servicemaßnahmen und Rückrufe) in Höhe von 5,3 Mrd. € sowie mit 1,3 Mrd. € für Wertminderungen von Vermögenswerten und Rückstellungsdotierungen. Die Bewertung der Rückstellungen basiert soweit möglich auf Erfahrungen aus der Vergangenheit und auf Einschätzungen in Abhängigkeit der technischen Komplexität der betreffenden Abstellmaßnahme. Die Aufwendungen für die Rückstellungsdotierungen und die außerplanmäßigen Abschreibungen sind im Wesentlichen den Kosten der Umsatzerlöse sowie den Vertriebskosten und dem Sonstigen betrieblichen Ergebnis zugeordnet. Erläuterungen zu den mit der Dieselmotorthematik verbundenen rechtlichen Risiken, deren Bewertbarkeit zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gegeben ist, befinden sich unter dem Abschnitt „Rechtsstreitigkeiten“. Aufgrund der laufenden Untersuchungen unterliegt die Beurteilung der Sachverhalte Einschätzungsrisiken. Insbesondere die Konkretisierung der Rechtsrisiken kann zu erheblichen finanziellen Belastungen führen.

Des Weiteren waren in diesem Zusammenhang aufgrund interner Risikovorgaben Sicherungsbeziehungen aufzulösen. Gemäß IAS 39.101(b) werden die bisher angefallenen kumulierten Gewinne und Verluste aus den betroffenen Sicherungsinstrumenten bis zum Eintritt der vorhergesehenen Transaktion weiterhin im Eigenkapital ausgewiesen.

Das Landgericht München hat im Juli 2015 in erster Instanz entschieden, dass der Abfindungsanspruch der außenstehenden MAN Aktionäre von 80,89€ auf 90,29€ anzuheben sei; gleichzeitig wurde die Höhe der Ausgleichszahlung bestätigt. Das Urteil ist noch nicht rechtskräftig. Beide Klageparteien haben gegen das Urteil zwischenzeitlich Rechtsmittel eingelegt. Die Angemessenheit der ursprünglichen Wertfindung wurde durch die beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und den gerichtlich bestellten Vertragsprüfer bestätigt. Die Bewertung der Verbindlichkeit gegenüber Minderheitsgesellschaftern wurde entsprechend des erstinstanzlichen Urteils angepasst, woraus sich im dritten Quartal ein Aufwand von 0,4 Mrd. € ergab, der im übrigen Finanzergebnis erfasst wurde.

Konzernkreis

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

BETEILIGUNGEN AN ASSOZIIERTEN UNTERNEHMEN

Die AUDI AG, die BMW Group und die Daimler AG haben im August 2015 mit der Nokia Corporation vereinbart, deren Geschäft für Karten und ortsbezogene Dienste HERE zu übernehmen. Mit diesem Schritt soll die Verfügbarkeit der Produkte und Dienstleistungen von HERE als offene, unabhängige und wertschaffende Plattform für cloud-basierte Karten und Mobilitätsdienste dauerhaft gesichert werden. Die digitalen Karten von HERE schaffen die Grundlage für die nächste Generation der Mobilität und ortsbezogener Dienste. Diese bilden die Basis für neue Assistenzsysteme bis hin zum vollautomatisierten Fahren. Dabei werden hochpräzise digitale Karten mit Echtzeit-Fahrzeugdaten verbunden, um die Verkehrssicherheit zu erhöhen und innovative Produkte und Dienstleistungen zu ermöglichen. Die drei Partner übernehmen HERE jeweils zu gleichen Teilen. Der auf die AUDI AG entfallende Anteil des Kaufpreises wird rund 0,85 Mrd. € betragen. Vorbehaltlich der Freigabe durch die zuständigen Kartellbehörden wird mit dem Abschluss der Transaktion im nächsten halben Jahr gerechnet. Die Beteiligung wird im Konzernabschluss unter den At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen.

BETEILIGUNGEN AN GEMEINSCHAFTSUNTERNEHMEN

Der Volkswagen Konzern ist über seinen 50%-Anteil an dem Gemeinschaftsunternehmen Global Mobility Holding B.V., Amsterdam, Niederlande, (GMH) mittelbar zu 50% an dessen Tochterunternehmen LeasePlan Corporation N.V., Amsterdam, Niederlande, (LeasePlan) beteiligt. Volkswagen hat sich mit der Fleet Investments B.V., Amsterdam, Niederlande, einer Beteiligungsgesellschaft der Familie von Metzler, auf den Einstieg in 2010 als neuer Co-Investor bei der Global Mobility Holding verständigt. Die bisherigen Co-Investoren haben ihre Anteile am 1. Februar 2010 auf Geheiß der Volkswagen AG auf die Fleet Investments B.V. zum Kaufpreis von 1,4 Mrd.€ übertragen. Die Volkswagen AG gewährte dem neuen Co-Investor ein Andienungsrecht über seine Anteile, bei dessen Ausübung Volkswagen den ursprünglichen Kaufpreis unter Berücksichtigung von Kaufpreisminderungen zuzüglich anteiliger thesaurierter Vorzugsdividenden zu leisten hat. Ferner besteht ein Vorkaufsrecht zu Gunsten der Volkswagen AG zum gegebenenfalls höheren Zeitwert. Das Andienungsrecht wird mit seinem beizulegenden Zeitwert angesetzt.

Daneben verpfändet Volkswagen Ansprüche aus beim Bankhaus Metzler gezeichneten Einlagezertifikaten in Höhe von 1,3 Mrd.€ für einen der Fleet Investments B.V. durch das Bankhaus Metzler gewährten Kredit. Durch diese Verpfändung wird das Risiko des Volkswagen Konzerns aus der vorgenannten Stillhalterposition nicht erhöht. Im Geschäftsjahr 2013 wurden das Andienungsrecht und die Einlagenzertifikate um zwei Jahre bis Januar 2016 verlängert.

Am 23. Juli 2015 hat die GMH ihre 100%-ige Beteiligung an LeasePlan an ein Konsortium aus internationalen Investoren verkauft. Die rechtliche Übertragung der Anteile steht unter der aufschiebenden Bedingung, dass die erforderlichen behördlichen Genehmigungen im weiteren Verkaufsprozess erteilt werden. Der Gesamtwert der Transaktion beläuft sich auf rund 3,7 Mrd.€. Für den Volkswagen Konzern wird ein Ertrag im Finanzergebnis in niedriger dreistelliger Millionenhöhe erwartet.

Im Zusammenhang mit dem angestrebten Verkauf der mittelbaren Beteiligung an LeasePlan hat die Volkswagen AG weder dem Investorenkonsortium noch LeasePlan zusätzliche Kreditlinien gewährt. Mit Vollzug der Transaktion wird die bisherige durch den Volkswagen Konzern gewährte Kreditlinie von 1,3 Mrd.€ gekündigt und durch eine Kreditzusage eines Bankenkonsortiums ersetzt.

SONSTIGE BETEILIGUNGEN

Am 29. August 2015 wurde der Schiedsspruch im Verfahren zwischen der Suzuki Motor Corporation und der Volkswagen AG den Parteien zugestellt. Darin wurde Volkswagen vertragstreues Verhalten bescheinigt. Das Schiedsgericht bestätigte zudem eine Vertragsverletzung durch Suzuki und räumt Volkswagen dem Grunde nach Schadensersatzansprüche ein. Zudem stellte das Schiedsgericht fest, dass den Vertragsparteien ein ordentliches Kündigungsrecht des Kooperationsvertrages zustehe. Dieses Kündigungsrecht habe Suzuki ausgeübt, so dass die Kooperation beendet sei. Die Verträge seien so auszulegen, dass Volkswagen bei Beendigung der Kooperation die Beteiligung an Suzuki abgeben müsse. Volkswagen hat in diesem Zusammenhang am 17. September 2015 seine Suzuki Beteiligung von 19,9 Prozent zum Börsenwert von 3,1 Mrd.€ an Suzuki verkauft. Aus der Veräußerung der Anteile ergab sich ein Ertrag in Höhe von 1,5 Mrd.€, der im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen wird.

ERLÄUTERUNGEN ZUM KONZERNABSCHLUSS

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2015	2014
Fahrzeuge	105.724	98.148
Originalteile	10.929	10.117
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	8.159	7.429
Motoren, Aggregate und Teilelieferungen	6.349	7.424
Power Engineering	2.754	2.640
Motorräder	468	386
Vermiet- und Leasinggeschäft	15.217	11.609
Zinsen und ähnliche Erträge	5.091	4.819
Sonstige Umsatzerlöse	5.572	5.145
	160.263	147.718

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 1.423 Mio. € (Vorjahr: 1.459 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus werden in den Kosten der Umsatzerlöse neben den planmäßigen auch außerplanmäßige Abschreibungen auf Immaterielle Vermögenswerte, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte berücksichtigt. Die auf Basis aktualisierter Wertminderungstests ermittelten außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf insgesamt 1.141 Mio. € (Vorjahr: 218 Mio. €). Die Basis zur Berechnung der außerplanmäßigen Abschreibungen bildet der verringerte Nutzungswert der Produkte des Volkswagen Konzerns, unter anderem aufgrund von erwarteten Volumenrückgängen. Zum Anstieg der außerplanmäßigen Abschreibungen wird zusätzlich auf den Abschnitt „Wesentliche Ereignisse“ verwiesen.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten im Konzernbereich Automobile

Mio. €	1. – 3. QUARTAL		
	2015	2014	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	9.941	9.619	3,3
davon: aktivierte Entwicklungskosten	3.292	3.399	-3,2
Aktivierungsquote in %	33,1	35,3	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	2.381	2.129	11,8
Forschungs- und Entwicklungskosten lt. GuV	9.030	8.350	8,2

4. Ergebnis je Aktie

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

In den Jahren 2012 und 2013 hat die Volkswagen AG über eine Tochtergesellschaft, die Volkswagen International Finance N.V. Amsterdam (Emittentin), zwei Pflichtwandelanleihen mit identischen Ausstattungsmerkmalen in Höhe von insgesamt 3,7 Mrd. € begeben. Die Laufzeit beider Pflichtwandelanleihen endet am 9. November 2015. Der derzeitige minimale Wandlungspreis beträgt 144,50€, der entsprechende maximale Wandlungspreis beläuft sich auf 173,40€. Bei Eintritt bestimmter Ereignisse ist eine Anpassung des Wandlungspreises vorgesehen. Die Wandelanleihen werden spätestens am Ende der Laufzeit durch die Ausgabe von neuen Vorzugsaktien bedient. Die Emittentin hat zu jeder Zeit das Recht, die Pflichtwandelanleihen zum minimalen Wandlungspreis zu wandeln. Daneben sehen die Anleihebedingungen vorzeitige Wandlungsmöglichkeiten vor. Von diesem Recht zur wahlweisen Wandlung wurde im Berichtszeitraum Gebrauch gemacht. Insgesamt wurde dabei ein Anleihebetrag in Höhe von 100 Tsd. € in 564 neu geschaffene Vorzugsaktien gewandelt zu dem im Zeitpunkt der Wandlung gültigen Höchstwandlungspreis. Darüber hinaus wurden zum Ende des Berichtszeitraums Wandlungserklärungen abgegeben, die in Summe einem Anleihebetrag in Höhe von 4,6 Mio. € entsprachen. Durch diese Wandlungen werden im Oktober 26.527 neue Vorzugsaktien zu dem im Zeitpunkt der Wandlung gültigen Höchstwandlungspreis geschaffen.

Gemäß IAS 33.23 sind alle potenziellen Aktien, die sich aus der Wandlung einer Pflichtwandelanleihe ergeben können, wie bereits ausgegebene Aktien zu behandeln und bei der Ermittlung des unverwässerten und des verwässerten Ergebnisses je Aktie zu berücksichtigen. Dadurch erhöht sich die Anzahl der ausstehenden Vorzugsaktien um die potenziellen Vorzugsaktien, die sich bei der tatsächlichen Wandlung der begebenen Pflichtwandelanleihen ergeben würden. Die durchschnittliche Anzahl der noch nicht gewandelten und der neu einzubeziehenden Vorzugsaktien basiert dabei auf dem Höchstumtauschverhältnis, das sich aus dem derzeit gültigen Mindestwandlungspreis von 144,50€ ergibt. Der Mindestwandlungspreis ist bedingungsgemäß nach Auszahlung von Dividenden anzupassen. Gemäß IAS 33.26 war die Anzahl der potenziellen Vorzugsaktien rückwirkend, auch für das Vorjahr, mit dem neuen Mindestwandlungspreis zu berechnen. Eine Hinzurechnung der mit den Pflichtwandelanleihen zusammenhängenden Finanzierungsaufwendungen zum Konzernergebnis findet nicht statt, da die Zinskomponente bei der Begebung der Anleihe erfolgsneutral erfasst wurde und Zinsaufwand nur in Höhe des Zinseszins effekts entsteht. Da die unverwässerte und die verwässerte Aktienanzahl identisch ist, entspricht das unverwässerte auch dem verwässerten Ergebnis je Aktie. Insgesamt berechtigten die bestehenden Pflichtwandelanleihen auf Basis des derzeit gültigen Höchstumtauschverhältnisses zum 30. September 2015 noch zu einem Bezug von maximal 25.570.242 nennwertlosen Vorzugsaktien der Volkswagen AG.

		3. QUARTAL		1. – 3. QUARTAL	
		2015	2014*	2015	2014*
Gewichtete durchschnittliche Anzahl ausstehender Aktien					
Stammaktien: unverwässert	Mio. Stück	295,1	295,1	295,1	295,1
verwässert	Mio. Stück	295,1	295,1	295,1	295,1
Vorzugsaktien: unverwässert	Mio. Stück	206,2	206,2	206,2	200,0
verwässert	Mio. Stück	206,2	206,2	206,2	200,0
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	-1.673	2.971	3.990	8.687
Anteil von Minderheiten	Mio. €	1	4	8	79
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	57	39	155	99
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	-1.731	2.928	3.827	8.509
Ergebnis je Aktie					
Stammaktien: unverwässert	€	-3,45	5,84	7,61	17,16
verwässert	€	-3,45	5,84	7,61	17,16
Vorzugsaktien: unverwässert	€	-3,45	5,84	7,67	17,22
verwässert	€	-3,45	5,84	7,67	17,22

* Das Vorjahr wurde aufgrund IAS 33.26 angepasst.

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE
VOM 1. JANUAR ZUM 30. SEPTEMBER 2015

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2015	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 30.09.2015
Immaterielle Vermögenswerte	59.935	3.561	225	3.145	60.125
Sachanlagen	46.169	7.459	224	6.178	47.226
Vermietete Vermögenswerte	27.585	13.274	4.683	5.133	31.042

6. Vorräte

Mio. €	30.09.2015	31.12.2014
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	4.253	3.941
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3.911	3.552
Fertige Erzeugnisse, Waren	21.675	20.156
Kurzfristiges Vermietvermögen	4.300	3.679
Geleistete Anzahlungen	161	139
	34.299	31.466

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

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	30.09.2015	31.12.2014
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	11.877	11.472
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	15.162	13.782
	27.039	25.254

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 30. September 2015 mit 575 Mio.€ (Vorjahr: 365 Mio.€) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

8. Eigenkapital

Mit Zustimmung der Hauptversammlung der MAN SE zum Abschluss des Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrags zwischen der MAN SE und der Volkswagen Truck & Bus GmbH (ehemals: Truck & Bus GmbH) am 6. Juni 2013 verpflichtet sich Volkswagen zur Barabfindung der verbleibenden Minderheitsaktionäre der MAN SE. Daher wurde zu diesem Zeitpunkt der Anteil der Minderheitsaktionäre an der MAN SE sowie der auf diese Minderheitsaktionäre entfallende Anteil an der Scania AB aus dem Konzern-Eigenkapital ausgebucht. Gleichzeitig wurde gemäß dem Barabfindungsangebot eine Verbindlichkeit für die Verpflichtung zum Erwerb der Aktien erfasst. Das Ergebnis der MAN SE wird vollständig den Aktionären der Volkswagen AG zugeordnet. Bis zum 30. September 2015 wurden insgesamt 360.739 Stammaktien und 125.085 Vorzugsaktien angedient.

Die Volkswagen AG hat am 14. März 2014 ein Angebot an die Aktionäre der Scania Aktiebolag, Södertälje, („Scania“) zum Erwerb sämtlicher Scania Aktien veröffentlicht. Am 13. Mai 2014 wurde das Angebot vollzogen und Volkswagen hat einen Squeeze-out in Bezug auf die im Rahmen des Angebots nicht angedienten Scania Aktien eingeleitet. Das Delisting der Scania Aktie bei der NASDAQ OMX Stockholm erfolgte mit Ablauf des 5. Juni 2014. Die Gewinnrücklagen des Konzerns wurden um den Gesamtwert des Angebots in Höhe von 6.650 Mio.€ als Kapitaltransaktion mit Minderheiten erfolgsneutral verringert. Gleichzeitig wurde der bisher auf die außenstehenden Scania Aktionäre entfallende Eigenkapitalanteil in Höhe von 2.123 Mio.€ aus den Anteilen von Minderheiten in die Rücklagen der Aktionäre der Volkswagen AG umgliedert. Die noch verbleibenden Anteile von Minderheiten entfallen im Wesentlichen auf die Aktionäre der RENK AG und der AUDI AG.

Im März 2015 hat die Volkswagen AG über eine Tochtergesellschaft, die Volkswagen International Finance N.V. Amsterdam (Emittentin), eine nicht besicherte, nachrangige Hybridanleihe mit einem Nominalvolumen in Höhe von 2,5 Mrd.€ emittiert. Die Hybridanleihe hat eine unbefristete Laufzeit und wurde in zwei durch die Emittentin kündbaren Tranchen begeben. Die erste Tranche (1,1 Mrd.€ mit einem Kupon von 2,50%) ist erstmals nach 7 Jahren, die zweite Tranche (1,4 Mrd.€ mit einem Kupon von 3,50%) nach 15 Jahren kündbar. Nach IAS 32 ist die Hybridanleihe 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 Anleihehaber werden vermindert um die Ertragsteuern direkt im Eigenkapital erfasst.

Die Volkswagen AG hat im Berichtszeitraum 564 neu geschaffene Vorzugsaktien (Nominalwert: 1.443,84€) aus der Ausübung von Pflichtwandelanleihen ausgegeben. Das Gezeichnete Kapital setzt sich aus 295.089.818 nennwertlosen Stammaktien und 180.642.042 Vorzugsaktien zusammen und beträgt 1.218 Mio.€ (31. Dezember 2014: 1.218 Mio.€).

Im Berichtszeitraum hat die Volkswagen AG eine Dividende in Höhe von 2.294 Mio.€ (Vorjahr: 1.871 Mio.€) ausgeschüttet. Davon entfielen 1.416 Mio.€ (Vorjahr: 1.180 Mio.€) auf Stammaktien und 878 Mio.€ (Vorjahr: 691 Mio.€) auf Vorzugsaktien.

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2015	31.12.2014
Anleihen und Schuldverschreibungen	59.170	56.639
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	11.106	9.692
Einlagengeschäft	801	980
Übrige Finanzschulden	1.426	1.105
	72.502	68.416

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	30.09.2015	31.12.2014
Anleihen und Schuldverschreibungen	29.300	29.639
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	12.411	11.109
Einlagengeschäft	23.499	24.353
Übrige Finanzschulden	500	463
	65.710	65.564

11. Angaben zum Fair Value

Die Prinzipien und Methoden zur Fair Value Bewertung sind gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich unverändert. Detaillierte Erläuterungen zu den Bewertungsprinzipien und -methoden finden sich im Geschäftsbericht 2014.

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

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 im Wesentlichen die Zinskomponente bei Devisentermingeschäften aus Umsatzerlösabsicherungen, Warentermingeschäfte sowie Devisentermingeschäfte auf Warentermingeschäfte.

Zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte (Wertpapiere) setzen wir mit ihrem Fair Value an. Änderungen des Fair Value werden erfolgsneutral im Eigenkapital nach Berücksichtigung latenter Steuern erfasst.

Anteile an nicht vollkonsolidierten Tochtergesellschaften und sonstige Beteiligungen, die nicht nach der Equity-Methode bewertet werden, gelten auch als zur Veräußerung verfügbare finanzielle Vermögenswerte. Soweit für diese Gesellschaften kein aktiver Markt existiert und sich Fair Values nicht mit vertretbarem Aufwand verlässlich ermitteln lassen, werden sie mit ihren jeweiligen Anschaffungskosten bilanziert. Soweit Hinweise auf niedrigere Fair Values bestehen, werden diese angesetzt. Es besteht derzeit keine Absicht diese finanziellen Vermögenswerte zu veräußern.

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

Eine Übersicht der zum Fair Value bewerteten finanziellen Vermögenswerte und Schulden enthält die folgende Tabelle:

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.12.2014	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	2.922	2.922	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.047	–	2.023	24
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.551	–	1.543	9
Wertpapiere	10.861	10.861	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.390	–	2.216	174
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.991	–	2.916	75

Mio. €	30.09.2015	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	129	129	–	–
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.598	–	2.577	21
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.662	–	2.656	6
Wertpapiere	14.647	14.647	–	–
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	3.976	–	3.782	194
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	4.685	–	4.382	303

Die Zuordnung der Fair Values in die drei Stufen der Fair Value Hierarchie richtet sich nach der Verfügbarkeit beobachtbarer Marktpreise. In Stufe 1 werden Fair Values von Finanzinstrumenten gezeigt, für die ein Preis direkt auf einem aktiven Markt ermittelt werden kann. Darunter fallen zum Beispiel Wertpapiere und zum Fair Value bewertete sonstige Beteiligungen. Fair Values in Stufe 2, beispielsweise bei Derivaten, werden auf Basis von Marktdaten gemäß marktbezogener Bewertungsverfahren ermittelt. Hierbei werden insbesondere Währungskurse, Zinskurven sowie Rohstoffpreise verwendet, welche an den entsprechenden Märkten beobachtbar sind und über Preisserviceagenturen bezogen werden. Stufe 3 Fair Values errechnen sich über Bewertungsverfahren, bei denen nicht direkt auf dem aktiven Markt beobachtbare Faktoren einbezogen werden. Im Volkswagen Konzern sind der Stufe 3 langfristige Waretermingeschäfte zugeordnet, da für die Bewertung die am Markt vorhandenen Kurse extrapoliert werden müssen. Die Extrapolation erfolgt auf Basis von beobachtbaren Inputfaktoren für die unterschiedlichen Rohstoffe, welche über Preisserviceagenturen bezogen werden. Des Weiteren werden in der Stufe 3 Optionen auf Eigenkapitalinstrumente und Restwertsicherungsmodelle gezeigt. Für die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente werden dabei insbesondere die jeweiligen Unternehmensplanungen sowie unternehmensindividuellen Diskontzinssätze verwendet. Wesentlicher Inputfaktor zur Bestimmung des Fair Value für die Restwertsicherungsmodelle sind Prognosen sowie Schätzungen von Gebrauchtwagenrestwerten der entsprechenden Modelle.

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2014	32	218
Währungsänderungen	0	0
Gesamtergebnis	37	34
erfolgswirksam	24	34
erfolgsneutral	12	1
Zugänge (Zukäufe)	–	–
Realisierungen	–8	–33
Umgliederung in Stufe 2	–17	–10
Stand am 30.09.2014	43	209
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	24	–34
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–	–
Finanzergebnis	24	–34
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	16	–28

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2015	32	249
Währungsänderungen	0	0
Gesamtergebnis	0	351
erfolgswirksam	0	342
erfolgsneutral	0	9
Zugänge (Zukäufe)	–	–
Realisierungen	–5	–66
Umgliederung in Stufe 2	0	–36
Stand am 30.09.2015	27	498
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	0	–342
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–	–
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	–	–
Finanzergebnis	0	–342
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	0	–85

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

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

Wenn die Rohstoffpreise der der Stufe 3 zugeordneten Waretermingeschäfte zum 30. September 2015 um 10% höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 8 Mio. € und das Eigenkapital 2 Mio. € höher (niedriger) ausgefallen.

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

Wenn die unterstellten Unternehmenswerte um 10% höher werden, würde das Ergebnis nach Ertragsteuern um 1 Mio. € höher ausfallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte um 10% niedriger werden, würde das Ergebnis nach Ertragsteuern um 1 Mio. € niedriger ausfallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2015 um 10% höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 214 Mio. € höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 30. September 2015 um 10% niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 214 Mio. € niedriger ausgefallen.

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 den 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 der nachfolgenden Tabellen werden Eigenkapitalinstrumente, die zum Buchwert angesetzt worden sind, der Stufe 3 der Fair Value Hierarchie zugeordnet.

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 31. DEZEMBER 2014

Mio. €	ZUM	ZU FORTGEFÜHRTEN		NICHT IM	BILANZ-
	FAIR VALUE	ANSCHAFFUNGSKOSTEN		ANWENDUNGS-	POSTEN
	BEWERTET	BEWERTET		BEREICH DES	ZUM
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	IFRS 7	31.12.2014
				Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	9.874	9.874
Sonstige Beteiligungen	2.922	761	761	–	3.683
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	57.877	60.052	–	57.877
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.047	4.451	4.496	–	6.498
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	11.472	11.472	–	11.472
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	44.398	44.398	–	44.398
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.551	6.141	6.141	–	7.693
Wertpapiere	10.861	–	–	–	10.861
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	19.123	19.123	–	19.123
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	–	68.416	70.238	–	68.416
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.390	1.564	1.568	–	3.954
Kurzfristige Schulden					
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	3.703	3.822	–	3.703
Finanzschulden	–	65.564	65.564	–	65.564
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	19.530	19.530	–	19.530
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	2.991	4.652	4.652	–	7.643

**ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE
ZUM 30. SEPTEMBER 2015**

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET		NICHT IM ANWENDUNGS- BEREICH DES IFRS 7	BILANZ- POSTEN ZUM 30.09.2015
	Buchwert	Buchwert	Fair Value	Buchwert	
Langfristige Vermögenswerte					
At Equity bewertete Anteile	–	–	–	9.023	9.023
Sonstige Beteiligungen	129	887	887	–	1.016
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	61.599	62.921	–	61.599
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.598	4.740	4.768	–	7.338
Kurzfristige Vermögenswerte					
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	–	11.877	11.877	–	11.877
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	–	45.791	45.791	–	45.791
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.662	5.927	5.927	–	8.589
Wertpapiere	14.647	–	–	–	14.647
Zahlungsmittel, Zahlungsmitteläquivalente und Termingeldanlagen	–	22.981	22.981	–	22.981
Langfristige Schulden					
Finanzschulden	–	72.502	73.732	–	72.502
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	3.976	1.849	1.854	–	5.825
Kurzfristige Schulden					
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/ Ausgleichsrechte	–	3.960	3.701	–	3.960
Finanzschulden	–	65.710	65.710	–	65.710
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	–	19.909	19.909	–	19.909
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	4.685	5.786	5.786	–	10.471

12. Kapitalflussrechnung

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

Mio. €	30.09.2015	30.09.2014
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	22.981	22.373
Termingeldanlagen	-536	-1.389
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	22.446	20.984

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2015	2014
Kapitaleinzahlungen	2.457	4.932
Dividendenzahlung	-2.515	-1.962
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	0	-6.535
Sonstige Veränderungen	-5	7
Aufnahme von Anleihen	16.551	19.908
Tilgung von Anleihen	-16.779	-16.635
Veränderung der übrigen Finanzschulden	2.357	1.446
Leasingzahlungen	-20	-11
	2.046	1.151

13. Segmentberichterstattung

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Volkswagen Konzern. Der Mehrmarkenstrategie folgend wird jede Marke (Geschäftssegment) des Konzerns von einem eigenen Markenvorstand geleitet. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG beziehungsweise von der Konzernleitung festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen. Die Segmentberichterstattung besteht aus den vier berichtspflichtigen Segmenten Pkw, Nutzfahrzeuge, Power Engineering und Finanzdienstleistungen. Die Zusammenfassung der Geschäftssegmente zu berichtspflichtigen Segmenten erfolgt aufgrund vergleichbarer wirtschaftlicher Merkmale (insbesondere Art der Produkte beziehungsweise Dienstleistungen, Vernetzung in den Entwicklungs-, Produktions- und Vertriebsprozessen sowie Vergleichbarkeit der Kundengruppen).

Die Aktivitäten des Segments Pkw erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Pkw sowie das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen. In dem Segment werden grundsätzlich die einzelnen Pkw-Marken des Volkswagen Konzerns auf konsolidierter Basis zu einem berichtspflichtigen Segment zusammengefasst.

Das Segment Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion sowie den Vertrieb von leichten Nutzfahrzeugen, Lastkraftwagen und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen.

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

Die Tätigkeit des Segments Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Banken- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagementgeschäft sowie Mobilitätsangebote.

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

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

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

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

BERICHTSSEGMENTE 1. – 3. QUARTAL 2014

Mio. €	Pkw	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	110.190	18.046	2.639	16.491	147.367	351	147.718
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	9.612	3.779	3	1.608	15.002	-15.002	-
Umsatzerlöse	119.802	21.825	2.642	18.099	162.369	-14.650	147.718
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	8.368	662	23	1.436	10.489	-1.074	9.416

BERICHTSSEGMENTE 1. – 3. QUARTAL 2015

Mio. €	Pkw	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	119.519	17.861	2.754	20.004	160.138	125	160.263
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	11.836	4.360	1	1.957	18.154	-18.154	-
Umsatzerlöse	131.354	22.221	2.756	21.961	178.292	-18.030	160.263
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	2.559	489	34	1.615	4.698	-1.356	3.342

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG

Mio. €	1. – 3. QUARTAL	
	2015	2014
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	4.698	10.489
Nicht zugeordnete Bereiche	127	104
Konzernfinanzierung	37	-11
Konsolidierung	-1.520	-1.167
Operatives Ergebnis	3.342	9.416
Finanzergebnis	1.800	2.075
Konzernergebnis vor Steuern	5.142	11.490

14. Angaben über Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen

Die Porsche SE hat sich Ende September 2015 mit der Suzuki Motor Corporation über den außerbörslichen Erwerb von 1,5% der Stammaktien an der Volkswagen AG geeinigt. Zum 30. September 2015 hält die Porsche SE mit 52,2% die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG.

Auf der Außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche SE nicht die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15% der Stammaktien gehören. Die Porsche SE hat aber weiterhin die Möglichkeit an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken.

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
	1. – 3. QUARTAL		1. – 3. QUARTAL	
	2015	2014	2015	2014
Porsche SE	8	14	3	5
Aufsichtsräte	5	5	3	3
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	751	690	541	477
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	10.359	12.842	898	902
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	90	135	523	284
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	4	4	2	2

Mio. €	FORDERUNGEN (EINSCHL. ERHALTENE SICHERHEITEN) AN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	30.09.2015	31.12.2014	30.09.2015	31.12.2014
Porsche SE	340	356	11	14
Aufsichtsräte	0	0	171	218
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	955	673	1.264	815
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	6.512	6.295	2.230	2.127
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	57	69	507	168
Land Niedersachsen, deren Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	0	1	1

In den von Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen empfangenen Lieferungen und Leistungen der ersten neun Monate sind die gefassten Dividendenbeschlüsse in Höhe von 4.612 Mio.€ (Vorjahr: 2.939 Mio.€) nicht enthalten.

Die Forderungen an die Porsche SE setzen sich aus einer Forderung aus einem Darlehensvertrag und Forderungen aus Grunderwerbsteuern zusammen. Die Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE bestehen im Wesentlichen aus Haftungsvergütungen für Garantien.

Die Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsräten in Höhe von 171 Mio.€ beinhalten im Wesentlichen verzinsliche Bankguthaben von Aufsichtsräten, die zu marktüblichen Konditionen bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns angelegt wurden.

Die Verpflichtungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen enthalten übrige finanzielle Verpflichtungen aus einer unwiderruflichen Kreditzusage in Höhe von 1,3 Mrd.€ an LeasePlan mit einer Laufzeit bis Dezember 2018.

15. Rechtsstreitigkeiten

Am 18. September 2015 hat die U.S. Environmental Protection Agency (EPA) eine sogenannte "Notice of Violation" öffentlich gemacht. In dieser wird Volkswagen vorgeworfen, mithilfe spezieller Kennfelder zur Motorsteuerung bei Vierzylinder-Dieselmotoren bestimmter Baujahre im Prüfstandbetrieb die Stickoxid-Emissionen zur Einhaltung der Zulassungsbedingungen unzulässig beeinflusst zu haben. Nach Feststellungen der Behörde sind rund 482.000 Fahrzeuge in den USA betroffen.

Volkswagen hat darauf sehr umfassend reagiert und treibt die Aufklärung der Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software mit Hochdruck voran. Dabei werden auch sämtliche technischen Konzepte überprüft. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind die Untersuchungen noch nicht vollständig abgeschlossen. Neben einer internen Untersuchung wurde zudem eine offizielle sogenannte „External Investigation“ bei der US-amerikanischen Anwaltskanzlei Jones Day in Auftrag gegeben. Es handelt sich dabei um eine ebenso umfassende wie aufwändige Untersuchung, die sich mit allen derzeit in Frage stehenden Vorgängen auseinandersetzen wird. Der Aufsichtsrat wird dafür Sorge tragen, dass die Kanzlei ihre Aufklärungsarbeit unabhängig durchführen kann. Die Kanzlei Jones Day berichtet dem Aufsichtsrat laufend über die Ergebnisse der Untersuchung.

Zur Begleitung der unabhängigen externen Untersuchung und zur engen Steuerung und Überwachung der internen Untersuchung hat der Aufsichtsrat der Volkswagen AG einen eigenen Ausschuss gebildet, der dem Aufsichtsrat regelmäßig über den weiteren Fortgang der Prüfungen berichtet.

Nach derzeitigem Stand der Untersuchungen sind von dem Thema weltweit rund elf Millionen Fahrzeuge mit bestimmten Dieselmotoren betroffen. Weit überwiegend handelt es sich dabei um Euro-5-Motoren des Typs EA 189.

Durch Bescheide vom 15. Oktober 2015 hat das Kraftfahrtbundesamt den Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge und SEAT für diejenigen Fahrzeuge aus der Gesamtzahl der rund elf Millionen betroffenen Dieselfahrzeuge, für die das Kraftfahrtbundesamt die entsprechende Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt hat, einen Rückruf für die Mitgliedsstaaten der EU (EU28) angeordnet. Der dieser Anordnung zugrundeliegende Zeit- und Maßnahmenplan entspricht den zuvor von Volkswagen präsentierten Vorschlägen. Die Verfügung des Kraftfahrtbundesamtes enthält nachträgliche Nebenbestimmungen zu den erteilten Typgenehmigungen, die im Übrigen in Kraft bleiben. Demnach werden die betroffenen Fahrzeuge, deren Gesamtzahl sich in EU28 auf rund 8,5 Millionen beläuft, je nach technischer Komplexität der betreffenden Abstellmaßnahme ab Januar 2016 in die Service-Werkstätten zurückgerufen. Nach derzeitigem Erkenntnisstand variieren die Umfänge der Abstellmaßnahmen je nach Variante der betreffenden Motoren. Die technischen Lösungen umfassen je nach Baureihe und Modelljahr Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen. Die Details dieser Maßnahmen werden eng mit dem Kraftfahrtbundesamt abgestimmt und sind von diesem vorab zu genehmigen. Es wird derzeit mit den Behörden der übrigen Mitgliedsstaaten der EU angestrebt, dass darüber hinaus keine öffentlich-rechtlichen Maßnahmen in anderen Mitgliedsstaaten in diesem Zusammenhang erfolgen. Ferner finden gleichlautende Gespräche und Abstimmungen zwischen den Konzernmarken SEAT und ŠKODA mit deren jeweiliger Typgenehmigungsbehörde, dem Spanischen Industrieministerium und der Vehicle Certification Agency (VCA) im Vereinigten Königreich statt. Darüber hinaus erfolgt in Ländern außerhalb der EU oftmals eine Anerkennung der EG/ECE-Typgenehmigung als Grundlage der jeweiligen nationalen Typgenehmigung, so in der Schweiz, in Australien, der Türkei und anderen Ländern. Auch mit den Behörden dieser Staaten stehen wir in engem Kontakt, um die Auswirkungen und Maßnahmen abzustimmen. Ein intensiver Austausch erfolgt ferner mit den Behörden in den USA. Auch dort bedürfen die von Volkswagen geplanten Maßnahmen einer Genehmigung.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich aus unterschiedlichen Rechtsrisiken ergeben.

1. Strafverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)

Neben den ausgeführten Abstimmungsprozessen mit den jeweils zuständigen Zulassungsbehörden sind in einigen Ländern strafrechtliche Ermittlungsverfahren eröffnet beziehungsweise angekündigt worden. Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe daraus am Ende Geldbußen für das Unternehmen resultieren, kann zum aktuellen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Hierbei ist zu berücksichtigen, dass der Kernsachverhalt von der Staatsanwaltschaft in Braunschweig ermittelt wird.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden gegen die Volkswagen AG und andere in den Verkaufsprozess involvierte Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Zudem besteht die Möglichkeit, dass konzernexterne Importeure und Händler zum Beispiel im Wege des Regresses Ansprüche gegen die Volkswagen AG geltend machen könnten. Dabei gibt es neben der Form von individuellen Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen (nicht jedoch in Deutschland) auch die Form der Sammelklage, das heißt der kollektiven Geltendmachung von Individualansprüchen. In welcher Größenordnung Kunden tatsächlich von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden. Volkswagen arbeitet mit Hochdruck daran, die oben beschriebenen Abhilfemaßnahmen zu entwickeln, mit den zuständigen Behörden abzustimmen und abzusichern. Die Volkswagen AG lässt in den relevanten Märkten die Rechtslage zu möglichen Ansprüchen prüfen. Es ist derzeit auch noch unklar, ob nach den geplanten Maßnahmen für den Kunden ein Minderwert vorhanden sein wird oder nachteilige Veränderungen an den Fahrzeugen vorliegen werden. Die Erfolgsaussichten etwaiger Klagen können deshalb zum gegenwärtigen Zeitpunkt noch nicht eingeschätzt werden.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

Aufgrund der Kursbewegungen bei Wertpapieren der Volkswagen AG im Nachgang zur Veröffentlichung der Notice of Violation der EPA haben Anleger angekündigt, Schadensersatzansprüche gegen die Volkswagen AG zu prüfen. Im Oktober wurden der Volkswagen AG bereits drei Klagen von Privatinvestoren zugestellt, in denen insbesondere Schadensersatz aufgrund angeblichen Fehlverhaltens im Rahmen der Kommunikation zum Abgasthema geltend gemacht wird. Parallel hierzu wurde die Durchführung eines Verfahrens nach dem Kapitalanlage-Musterverfahrensgesetz beantragt. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben.

4. USA/Kanada

US-amerikanische und kanadische Behörden haben Ermittlungsverfahren eingeleitet. Volkswagen kooperiert mit den Behörden und hat Unregelmäßigkeiten bei den US-Emissionskonzepten eingeräumt. Es sind fünf Themenkomplexe zu unterscheiden.

a. Zivil- und administrativrechtliche Untersuchungen seitens der EPA und des U.S. Department of Justice (DOJ)/ Environmental Canada

Die EPA untersucht gegenwärtig Verstöße gegen US Umweltgesetze in Zusammenhang mit der unzulässigen Beeinflussung von Emissionsmessungen. Es ist zu erwarten, dass auch die kanadische Behörde Environmental Canada ein Verfahren eröffnen wird. Aufgrund der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der Vielzahl der offenen Fragen ist zum aktuellen Zeitpunkt eine Bewertbarkeit möglicher Strafzahlungen aufgrund der bestehenden Unsicherheit nicht möglich.

b. Strafrechtliche Untersuchungen des U.S. Department of Justice (DOJ)

Darüber hinaus ermittelt das DOJ in strafrechtlicher Hinsicht. Hierbei geht es um Vorwürfe der Verletzung verschiedener bundesrechtlicher Straftatbestände. Aufgrund des frühen Stadiums dieser Untersuchungen ist es auch hier zu früh, um eine ausreichend verlässliche Abschätzung der möglichen Strafzahlungen vorzunehmen.

c. Sammelklagen von Kunden in den USA und Kanada

Sowohl in den USA als auch in Kanada wurde eine Vielzahl an Anträgen auf Zulassung von Sammelklagen betroffener Kunden angekündigt. Teilweise sind diese den lokalen Gesellschaften bereits zugestellt worden. Eine Zustellung an die Volkswagen AG ist bislang nicht erfolgt. Gefordert wird im Wesentlichen der Ersatz materieller Schäden der betroffenen Kunden. Anspruchsgrundlagen sind insbesondere „Consumer Fraud“ und „Unjust Enrichment“. Neben der Durchführung von Abhilfemaßnahmen wird insbesondere der Ersatz eines angeblichen Wertverlustes geltend gemacht beziehungsweise angekündigt. Ferner werden Ansprüche auf Zahlung von Strafschadensersatz geltend gemacht. Eine belastbare Einschätzung zum Ausgang dieser Verfahren ist erst nach Zustellung dieser Klagen und eingehender Prüfung und Bewertung des darin behaupteten Sachverhalts und der vorgebrachten rechtlichen Argumente möglich.

d. Untersuchung der Attorney Generals in verschiedenen US-Bundesstaaten

Die Attorney Generals untersuchen, ob Volkswagen Group of America unzutreffende Werbung für Clean Diesel Fahrzeuge geschaltet hat und Kunden hierdurch irreführend zum Kauf von Volkswagen Dieselfahrzeugen verleitet wurden. Da auch diese Untersuchungen ganz am Anfang stehen, ist eine verlässliche Einschätzung denkbarer Folgen noch nicht möglich.

e. Sammelklagen von Investoren

Neben produktbezogenen Sammelklagen besteht die Möglichkeit, dass Erwerber von sogenannten American Depository Receipts (ADRs) eventuelle Schadensersatzansprüche in den USA und Kanada gegen die Volkswagen AG und ihre Tochtergesellschaften wegen angeblicher Kursverluste geltend machen könnten. Eine geringe Zahl entsprechender Sammelklagen wurde nach öffentlich verfügbaren Informationen bisher bei US-Gerichten eingereicht, jedoch wurden diese uns bisher nicht zugestellt. Eine belastbare Einschätzung zum Ausgang dieser Verfahren ist erst nach Zustellung dieser Klagen und eingehender Prüfung und Bewertung des darin behaupteten Sachverhalts und der vorgebrachten rechtlichen Argumente möglich. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben.

Aufgrund des noch frühen Stadiums der umfassenden und aufwendigen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und der Vielzahl der offenen Fragen ist eine Bewertbarkeit der Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieselthematik zum gegenwärtigen Zeitpunkt nicht gegeben. Dementsprechend wurden im Quartalsabschluss diesbezüglich keine Rückstellungen gebildet (IAS 37.26).

16. Eventualforderungen und -verbindlichkeiten

Gegenüber den im Geschäftsbericht 2014 beschriebenen Eventualforderungen und -verbindlichkeiten ergaben sich bis zum 30. September 2015 keine wesentlichen Änderungen. Hinsichtlich möglicher Belastungen aus rechtlichen Risiken wird auf den Abschnitt „Rechtsstreitigkeiten“ verwiesen.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2014 insbesondere durch einen Rückgang des Bestellobligos für Sachanlagen und Immaterielle Vermögenswerte durch angefangene oder geplante Investitionsvorhaben um 113 Mio. € auf 27.173 Mio. € verringert.

Deutscher Corporate Governance Kodex

Die aktuellen Erklärungen nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex des Vorstands und des Aufsichtsrats der VolkswagenAG, der AUDIAG, der MANSE und der RENKAG sind auf den Internetseiten www.volkswagenag.com/ir, www.audi.de/cgk-erklaerung, www.corporate.man.eu/de beziehungsweise www.renk.eu/corporated-governance.html dauerhaft zugänglich.

Vorgänge von besonderer Bedeutung nach dem Stichtag

Nach dem Schluss der ersten neun Monate des Jahres 2015 gab es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung.

Wolfsburg, 28. Oktober 2015

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg

Wir haben den verkürzten Konzernzwischenabschluss – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung und verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, verkürzter Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzernzwischenlagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, für den Zeitraum vom 1. Januar bis 30. September 2015, die Bestandteile des Quartalsfinanzberichts nach § 37x Abs. 3 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzernzwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzernzwischenlageberichts nach den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzernzwischenabschluss und dem Konzernzwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

Da die Aufklärung der Unregelmäßigkeiten im Zusammenhang mit verwendeter Steuerungssoftware noch nicht abschließend erfolgt ist und damit nicht alle Einzelheiten, die zugrundeliegenden Ursachen und auch die Rollen aller involvierten Personen aufgeklärt werden konnten, konnte nicht festgestellt werden, ob die Beurteilung der Rückstellungen für diesen Sachverhalt, insbesondere für Schadensersatzforderungen sowie Strafzahlungen (Rechtsrisiken), möglicherweise hätte anders ausfallen müssen.

Auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht sind uns mit Ausnahme der vorstehend genannten möglichen Auswirkungen keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Annahme veranlassen, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, oder dass der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für Konzernzwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG aufgestellt worden sind.

Hannover, den 28. Oktober 2015

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Norbert Winkeljohann
Wirtschaftsprüfer

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer

Impressum

HERAUSGEBER

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

INVESTOR RELATIONS

Volkswagen AG
Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon +49 (0) 5361 9-86622 IR Hotline
Fax +49 (0) 5361 9-30411
E-Mail investor.relations@volkswagen.de
Internet www.volkswagenag.com/ir

FINANZKALENDER

10. März 2016
Jahrespressekonferenz und Investorenkonferenz der Volkswagen AG

21. April 2016
Hauptversammlung der Volkswagen AG

28. April 2016
Zwischenbericht Januar – März 2016

28. Juli 2016
Halbjahresfinanzbericht 2016

27. Oktober 2016
Zwischenbericht Januar – September 2016

Neben der deutschen Fassung erscheint der
Zwischenbericht in englischer Sprache.

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

Printed in Germany
558.809.561.00

