

ZWISCHENBERICHT

JANUAR - MÄRZ 2025

1	Aktuelles	29	Markengruppen und Geschäftsfelder
1	Wesentliche Zahlen		
2	Wesentliche Fakten		
3	Zwischenlagebericht	33	Konzern- Zwischenabschluss (Kurzfassung)
3	Geschäftsverlauf	33	Gewinn- und Verlustrechnung
15	Volkswagen Aktie	34	Gesamtergebnisrechnung
17	Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage	35	Bilanz
27	Ausblick	36	Eigenkapitalentwicklung
		37	Kapitalflussrechnung
		38	Anhang
		60	Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

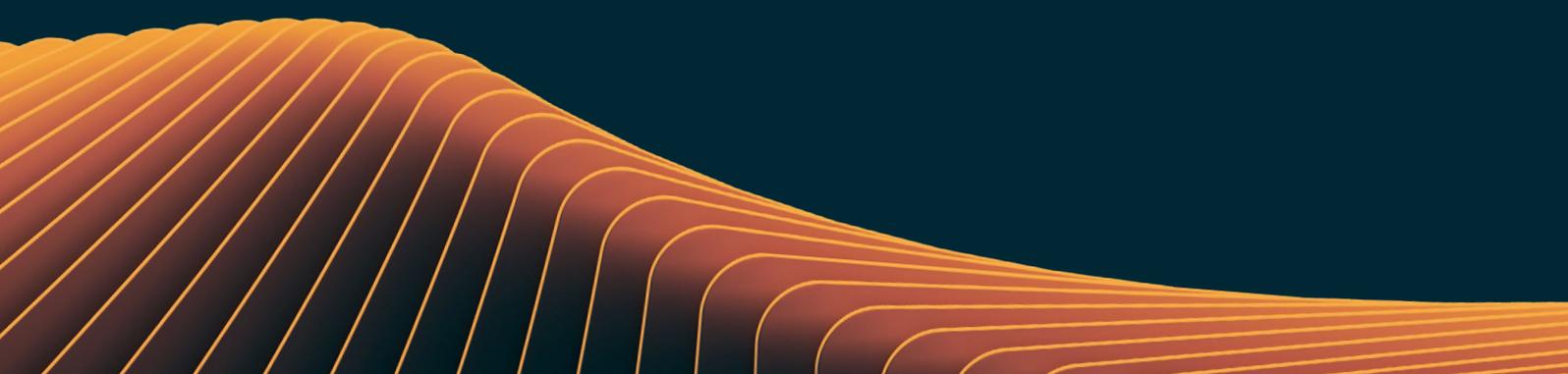
Der Konzernabschluss der Volkswagen AG wurde gemäß den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards erstellt. Ebenso wurden Anforderungen des deutschen Handelsgesetzbuches und des deutschen Corporate Governance Kodex berücksichtigt. Sofern nicht anders spezifiziert, bildet dies die Basis für die Erläuterungen von Finanzzahlen in diesem Bericht.

Alle Zahlen sind jeweils für sich kaufmännisch gerundet, daher kann die Addition der angegebenen Werte zu geringfügigen Abweichungen führen; dies gilt auch für die Ermittlung von Prozentangaben. Die Vergleichswerte des Vorjahres werden, soweit nicht anders erwähnt, neben den Werten des Berichtszeitraums in Klammern dargestellt.

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2024 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. Wir übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Bericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

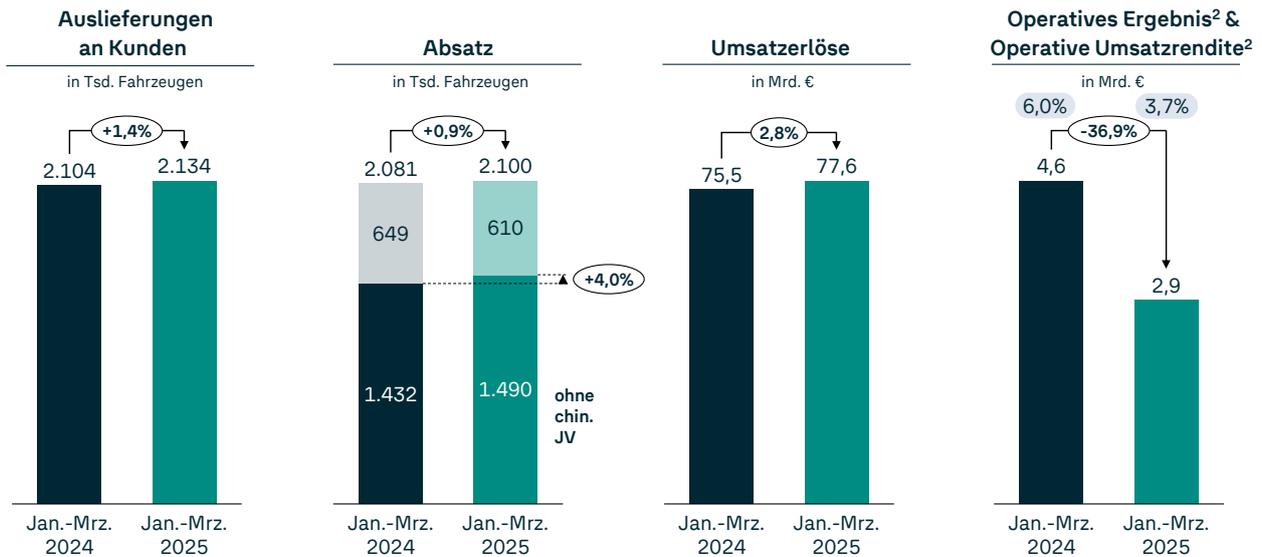
Der Volkswagen Konzern bekennt sich zu Vielfalt und Chancengleichheit, sodass in diesem Bericht geschlechterneutrale Formulierungen verwendet werden. Ausnahmen, zum Beispiel bei Komposita, verzichten im Interesse der besseren Lesbarkeit auf die verschiedenen Anspracheformen, sei es divers oder weiblich. Alle Formulierungen sprechen ausdrücklich alle Geschlechter und Geschlechteridentitäten gleichermaßen an.

Dieses Dokument liegt ebenfalls in englischer Übersetzung vor. Bei Abweichungen geht die deutsche maßgebliche Fassung des Dokuments der englischen Übersetzung vor. Beide Sprachfassungen sind ressourcenschonend ausschließlich im Internet abrufbar unter: www.volkswagen-group.com in der Rubrik Investoren.

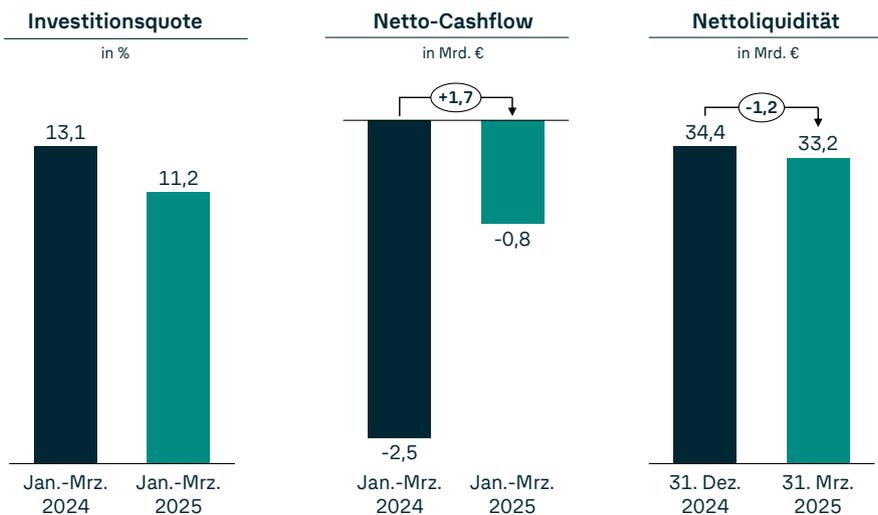


Wesentliche Zahlen

VOLKSWAGEN KONZERN¹



KONZERNBEREICH AUTOMOBILE^{2,3}



1 Die Mengendaten umfassen auch die nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen (chin. JV); die Auslieferungen des Vorjahres wurden aufgrund der statistischen Fortschreibung aktualisiert.

2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

3 Seit dem 1. Januar 2025 beinhaltet der Konzernbereich Automobile die Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen nicht mehr. Das Vorjahr wurde an die neue Berichtsstruktur angepasst.

Wesentliche Fakten

- > **Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Joint Ventures in den ersten drei Monaten 2025 mit 2,1 Mio. Fahrzeugen um 1,4 % gesteigert; Zuwächse in allen Vertriebsregionen weltweit, mit Ausnahme von Asien-Pazifik**
- > **Auslieferungen vollelektrischer Fahrzeuge an Kunden mit 217 (136) Tsd. Fahrzeugen (+ 58,9 %) sehr stark gestiegen; Anteil an den Auslieferungen des Konzerns bei 10,2 (6,5) %**
- > **Umsatzerlöse des Konzerns mit 77,6 (75,5) Mrd. € im Wesentlichen volumenbedingt über Vorjahr**
- > **Operatives Ergebnis mit 2,9 (4,6) Mrd. € rückläufig; negative Einflüsse in Höhe von 1,1 Mrd. € insbesondere aus Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung in Europa, Restrukturierungen, Rechtsstreitigkeiten und Zöllen**
- > **Ergebnis vor Steuern geht insgesamt auf 3,1 (5,1) Mrd. € zurück; Ergebnis nach Steuern sinkt um 1,5 Mrd. € auf 2,2 Mrd. €**
- > **Netto-Cashflow des Automobilbereichs beläuft sich auf -0,8 (-2,5) Mrd. €; Investitionsquote aufgrund niedrigerer F&E-Quote im Konzernbereich Automobile bei 11,2 (13,1) %**
- > **Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile mit 33,2 Mrd. € auf robustem Niveau**

Geschäftsverlauf

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE ENTWICKLUNG

Im ersten Quartal des Jahres 2025 befand sich die Weltwirtschaft insgesamt weiter auf Wachstumskurs, mit einer leicht höheren Dynamik als im Vorjahr. Die Gruppe der Schwellenländer verzeichnete im Vergleich dazu einen stärkeren Anstieg der Wachstumsrate, während das Wachstum der fortgeschrittenen Volkswirtschaften insgesamt etwa gleich blieb. Geopolitische Unsicherheiten, insbesondere in Bezug auf die US-Handelspolitik, dämpften die Stimmung unter den Marktteilnehmenden und wirkten den in vielen Ländern rückläufigen Inflationsraten und einer Lockerung der Geldpolitik entgegen.

Die Wirtschaft in Westeuropa verzeichnete im ersten Quartal dieses Jahres ein insgesamt positives Wachstum oberhalb des Vorjahresniveaus. In Nord- und Südeuropa verlief die Entwicklung überwiegend ähnlich. Aufgrund der rückläufigen Inflationsraten senkte die Europäische Zentralbank seit Juni 2024 ihre Leitzinsen in sechs Schritten ab.

Deutschland registrierte im Berichtszeitraum erneut ein negatives Wirtschaftswachstum und entwickelte sich noch etwas schlechter als in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Gegenüber dem Vorjahreszeitraum stieg die saisonbereinigte Arbeitslosenquote im Durchschnitt weiter an. Nachdem die monatlichen Inflationsraten Ende 2022 historische Höchstwerte erreicht hatten, sanken sie seitdem etwa mit dem Durchschnitt der Eurozone.

DEWISENKURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2024 BIS MÄRZ 2025

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2024 = 100



Die Volkswirtschaften Zentral- und Osteuropas wiesen in den ersten drei Monaten 2025 insgesamt ein Wachstum auf, das gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres niedriger ausfiel.

Das Bruttoinlandsprodukt der USA erhöhte sich im Berichtszeitraum mit einer gegenüber dem Vorjahreszeitraum niedrigeren Wachstumsrate, während die US-Notenbank ihre Leitzinsen seit September 2024 in drei Schritten senkte.

In Brasilien wuchs die Wirtschaftsleistung mit einer ähnlichen Dynamik wie in den ersten drei Monaten des Vorjahres.

Das Wachstum der chinesischen Wirtschaftsleistung war im weltweiten Vergleich überdurchschnittlich hoch und lag auf dem gleichen Niveau wie im Vorjahreszeitraum.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE

Von Januar bis März 2025 lag das weltweite Pkw-Marktvolumen leicht über dem Niveau des Vorjahres. Dabei entwickelten sich die einzelnen Regionen unterschiedlich. Während das Marktvolumen in Westeuropa, Zentral- und Osteuropa und Nahost sank beziehungsweise auf Vorjahresniveau lag, entwickelten sich Nordamerika, Südamerika, Asien-Pazifik sowie Afrika positiv. Der Markt für vollelektrische Fahrzeuge (BEVs) konnte im Vergleich zum Vorjahreszeitraum sehr stark zulegen, ihr Anteil am zugrunde gelegten Marktvolumen stieg auf 14,1 (10,8)%.

Das weltweite Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen lag von Januar bis März 2025 leicht über dem Niveau des Vorjahres.

In Westeuropa lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen im ersten Quartal 2025 auf dem Vorjahresniveau. Die Entwicklung der großen Pkw-Einzelmärkte dieser Region fiel dabei unterschiedlich aus. Während Großbritannien spürbar und Spanien deutlich wuchsen, bewegte sich das Marktvolumen in Italien in der Größenordnung des Vorjahres und sank in Frankreich spürbar.

Das Neuzulassungsvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Westeuropa verringerte sich im Berichtszeitraum spürbar gegenüber dem Vorjahreswert.

Von Januar bis März 2025 lag die Zahl der Pkw-Neuzulassungen in Deutschland leicht unter dem Niveau des Vorjahres, während die Nachfrage nach vollelektrischen Fahrzeugen und Plug-in-Hybriden zunahm. Die Nachfrage nach Fahrzeugen mit konventionellen Antrieben hingegen zeigte sich schwächer. In den ersten drei Monaten des Jahres 2025 stieg die inländische Produktion auf 1,1 Mio. Fahrzeuge (+ 4,6%), während die Pkw-Exporte auf 0,8 Mio. Einheiten anstiegen (+ 4,9%).

Die Zahl der Verkäufe von leichten Nutzfahrzeugen in Deutschland lag im ersten Quartal 2025 spürbar unter dem Vergleichswert von 2024.

In der Region Zentral- und Osteuropa nahm das Pkw-Marktvolumen im Berichtszeitraum leicht ab. Die Zahl der Verkäufe entwickelte sich dabei in den wesentlichen Märkten Zentraleuropas positiv.

Das Marktvolumen von leichten Nutzfahrzeugen in Zentral- und Osteuropa lag von Januar bis März 2025 spürbar unter dem Niveau des Vorjahres.

In der Region Nordamerika stiegen die Verkaufszahlen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (bis 6,35 t) leicht. Das Marktvolumen in den USA lag in den ersten drei Monaten 2025 bei sich durchschnittlich verbessernder Kaufkraft und Vorzugseffekten aufgrund der angekündigten Einführung von Zöllen leicht über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. Kanada übertraf den Vorjahreswert spürbar, Mexiko dagegen leicht.

In der Region Südamerika lag das Neuzulassungsvolumen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen im ersten Quartal 2025 deutlich über dem Wert des Vergleichszeitraums. Dabei erhöhte sich in Brasilien die Zahl der Neuzulassungen im Vergleich zum Vorjahr spürbar, während sich das Marktvolumen in Argentinien nahezu verdoppelte.

In der Region Asien-Pazifik lag das Pkw-Marktvolumen von Januar bis März 2025 leicht über dem Niveau des Vorjahres. Auf dem chinesischen Pkw-Markt lag die Zahl der Neuzulassungen ebenfalls leicht über dem Vorjahreswert. Der indische Markt verzeichnete einen leichten Rückgang. In Japan hingegen stieg der Markt nach schwachen Absatzzahlen in 2024 deutlich an.

Das Nachfragevolumen nach leichten Nutzfahrzeugen in der Region Asien-Pazifik lag im Berichtszeitraum spürbar über dem Niveau des Vorjahreszeitraums. In China, dem dominierenden Markt der Region und dem größten Markt weltweit, bewegte sich das Zulassungsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR PKW UND LEICHTE NUTZFAHRZEUGE VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Fahrzeuge	MARKTVOLUMEN		VERÄNDERUNG
	2025	2024	(%)
Pkw-Märkte			
Westeuropa	3.052.680	3.068.777	-0,5
davon: Deutschland	664.806	694.785	-4,3
Frankreich	410.088	444.682	-7,8
Großbritannien	579.958	545.548	+6,3
Italien	445.563	453.564	-1,8
Spanien	294.504	253.781	+16,0
Zentral- und Osteuropa	596.061	616.975	-3,4
davon: Tschechische Republik	59.686	57.605	+3,6
Polen	142.318	139.002	+2,4
Übrige Märkte	1.147.836	1.100.740	+4,3
davon: Türkei	206.965	233.389	-11,3
Südafrika	102.292	85.179	+20,1
Nordamerika	4.711.506	4.533.253	+3,9
davon: USA	3.919.559	3.776.162	+3,8
Kanada	427.105	403.830	+5,8
Mexiko	364.842	353.261	+3,3
Südamerika	933.938	820.402	+13,8
davon: Brasilien	518.467	483.988	+7,1
Argentinien	153.440	80.548	+90,5
Asien-Pazifik	8.685.797	8.459.640	+2,7
davon: China	5.105.221	4.966.026	+2,8
Indien	1.090.000	1.112.611	-2,0
Japan	1.103.663	964.118	+14,5
Welt	19.127.818	18.599.787	+2,8
davon: vollelektrische Fahrzeuge (BEVs) ¹	2.696.450	2.002.963	+34,6
Märkte für leichte Nutzfahrzeuge			
Westeuropa	434.904	465.272	-6,5
davon: Deutschland	68.604	73.425	-6,6
Zentral- und Osteuropa	67.330	72.689	-7,4
Asien-Pazifik	1.299.399	1.203.150	+8,0
davon: China	601.000	589.661	+1,9
Welt	2.023.358	1.963.227	+3,1

1 Wesentliche Märkte, für einzelne (kleinere) Märkte liegen noch keine Daten vor.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR NUTZFAHRZEUGE

Die Nachfrage nach mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t lag in der Berichtsperiode auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten spürbar unter dem Niveau der Vergleichsperiode des Vorjahres. Weltweit lagen die Lkw-Märkte auf Vorjahresniveau. Die Rückgänge in Europa und Nordamerika wurden dabei durch die Zuwächse in Südamerika und China ausgeglichen.

Das Verkaufsvolumen in den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) lag in den ersten drei Monaten 2025 deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. In Deutschland, dem größten Markt in dieser Region, fielen die Neuzulassungen stark unter das Niveau der Vergleichsperiode. In Großbritannien lag die Nachfrage ebenso wie in Frankreich deutlich unter dem Niveau des Vorjahres. In Nordamerika wird der Lkw-Markt in die Gewichtsklassen 1 bis 8 unterteilt. In den für Volkswagen relevanten Segmenten Class 6 bis 8 (ab 8,85 t) blieben die Neuzulassungen spürbar unter dem Vorjahreswert. In Südamerika stieg der Lkw-Markt gegenüber dem Vorjahr hingegen stark an. Einen deutlichen Anstieg der Nachfrage gegenüber dem Vergleichszeitraum des Vorjahres verzeichnete Brasilien, der größte Markt in dieser Region.

Die Nachfrage auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten lag in den ersten drei Monaten 2025 auf dem Niveau des Vergleichszeitraums des Vorjahres. In den Märkten der EU27+3 lag die Nachfrage nach Bussen in der Berichtsperiode ebenfalls in der Größenordnung des Vorjahreszeitraums, mit unterschiedlichen Ausprägungen in den einzelnen Ländern. In Nordamerika lag die Nachfrage nach Bussen spürbar unter dem Vergleichszeitraum des Vorjahres. Das Segment der Schulbusse in den USA und Kanada blieb leicht unter dem Niveau des Vorjahres. In Mexiko sank die Nachfrage nach Bussen stark gegenüber dem Vorjahreswert. In Südamerika hingegen lag die Nachfrage stark über dem Vorjahresniveau, insbesondere durch die sehr starke Nachfrageentwicklung in Brasilien.

ENTWICKLUNG DER MÄRKTE FÜR FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Im ersten Quartal 2025 wurden automobiler Finanzdienstleistungen auf hohem Niveau nachgefragt.

Das europäische Pkw-Marktvolumen lag im Berichtszeitraum in der Größenordnung des Vorjahres. Der Absatz von Finanzdienstleistungsprodukten übertraf das Vorjahresniveau. Ebenso konnte eine positive Entwicklung beim Absatz von After-Sales-Produkten wie Inspektions-, Wartungs- und Verschleißverträgen verzeichnet werden.

Die Neuwagenzulassungen in Deutschland lagen im Zeitraum Januar bis März 2025 leicht unter dem Vorjahresniveau. Die Vertragszugänge im Finanzdienstleistungsgeschäft konnten jedoch vor allem bei den Leasingverträgen mit Einzelkunden weiter ausgebaut werden. Die Neuwagenpenetration lag unter dem Vorjahreswert, aber über den Erwartungen. Das Gebrauchtwagensegment entwickelte sich leicht rückgängig. Die Neuabschlüsse bei Dienstleistungs- und Versicherungsverträgen bewegten sich im Berichtszeitraum auf Vorjahresniveau.

In der Türkei haben die politischen Ereignisse im Berichtszeitraum zu erneuten Verwerfungen und einer angespannten Refinanzierungssituation mit steigenden Zinsen geführt. Während das leasingbasierte Flottengeschäft weiter unter Druck geriet, sind die Auswirkungen auf das klassische Kredit- und Versicherungsgeschäft noch nicht absehbar.

In Südafrika stiegen die Fahrzeugverkäufe im ersten Quartal 2025 im Vergleich zum Vorjahrszeitraum. In der Folge erhöhte sich auch die Zahl der Finanzierungskäufe. Der Gebrauchtwagenmarkt blieb aufgrund der Verteuerung neuer Fahrzeuge stark. Die Finanzierungskosten waren unter herausfordernden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen weiterhin hoch.

In der Region Nordamerika haben sich die Märkte für Finanzdienstleistungen von Januar bis März 2025 im Vergleich zum Vorjahreszeitraum insgesamt positiv entwickelt. In den USA, Kanada und Mexiko lagen sowohl Auslieferungen, die Anzahl der Leasing- und Finanzierungsverträge, die Neuwagenpenetration sowie die Neuverträge für Versicherungen und After-Sales-Produkte über den Vorjahreswerten.

In der Region Südamerika zeigte sich der Markt für Finanzdienstleistungen weiterhin stark. In Brasilien konnten die Vertragszugänge durch das Angebot zielgruppenorientierter Finanzdienstleistungen sowie höherer Neuzulassungen gesteigert werden. Auch die Zahl der abgeschlossenen Auto-Abos und Flottenmanagement-Programme stieg. In Argentinien konnten die Abschlüsse von Finanzdienstleistungsverträgen aufgrund des sich verbessernden makroökonomischen Umfelds sehr stark gesteigert werden.

Im ersten Quartal 2025 stieg die Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen auf dem chinesischen Automobilmarkt weiter an, Gebrauchtwagen wurden hingegen leicht weniger nachgefragt. Trotz zunehmender Aufmerksamkeit der Regulierungsbehörden drängten vermehrt Banken mit Angeboten in den Markt. Dies beeinflusste in der Folge auch die Nachfrage nach automobilbezogenen Finanzdienstleistungen. In Japan nahm die Fahrzeugnachfrage im Vergleich zum Vorjahr sowohl bei Neufahrzeugen als auch bei Gebrauchtwagen zu. Auch die Nachfrage nach Fahrzeugfinanzierungen stieg gestützt durch innovative Finanzierungsangebote, wobei Banken weiterhin den Markt dominieren und digitale Lösungen an Bedeutung gewinnen.

Im ersten Quartal 2025 lag das Finanzdienstleistungsgeschäft für Nutzfahrzeuge leicht über dem Vorjahresniveau.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Von Januar bis März 2025 lieferte der Volkswagen Konzern weltweit 2.133.632 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 1,4% oder 29.399 Einheiten mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. Während die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen den Vorjahreswert übertrafen, lagen die Verkaufszahlen von Nutzfahrzeugen des Konzerns unter dem Vorjahresniveau.

Die Auslieferungen elektrifizierter Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern entwickelten sich sehr erfreulich: Weltweit übergaben wir in den ersten drei Monaten dieses Jahres 216.786 vollelektrische Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) an Kunden. Das waren 80.364 Einheiten beziehungsweise 58,9% mehr als im gleichen Zeitraum des Vorjahres. Der Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg auf 10,2 (6,5)%. Die Auslieferungen unserer Plug-in-Hybridmodelle beliefen sich auf 82.482 Einheiten (+15,0%). Damit erhöhte sich die Zahl der Verkäufe elektrifizierter Fahrzeuge insgesamt um 43,8%; ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich im Vorjahresvergleich auf 14,0 (9,9)%. Zu den volumenstärksten vollelektrischen Fahrzeugen der Konzernmarken gehörten ID.4 und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Enyaq iV, CUPRA Born, ID. Buzz von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi Q4 e-tron und Audi Q6 e-tron sowie Porsche Macan.

Die Grafik in diesem Abschnitt zeigt die Entwicklung der weltweiten Auslieferungen nach Einzelmonaten im Vergleich zum Vorjahr. Im Folgenden gehen wir auf die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie auf die Auslieferungen von Nutzfahrzeugen getrennt ein.

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ¹

	2025	2024	%
Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	2.060.554	2.023.084	+ 1,9
Nutzfahrzeuge	73.078	81.149	- 9,9
Gesamt	2.133.632	2.104.233	+ 1,4
davon: vollelektrische Fahrzeuge (BEVs)	216.786	136.422	+ 58,9

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

AUSLIEFERUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS NACH MONATEN

in Tsd. Fahrzeuge



AUSLIEFERUNGEN VON PKW UND LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN WELTWEIT

In den ersten drei Monaten 2025 lag die Zahl der weltweiten Verkäufe von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern in einem herausfordernden Marktumfeld mit 2.060.554 Einheiten in der Größenordnung des Vorjahres (+1,9%). Während Volkswagen Pkw, Škoda, SEAT/CUPRA und Lamborghini mehr Fahrzeuge an Kunden auslieferten, erreichten Volkswagen Nutzfahrzeuge, Audi, Bentley und Porsche ihre jeweiligen Vorjahreswerte nicht. In der regionalen Betrachtung verzeichneten wir mit Ausnahme von Asien-Pazifik in allen Regionen eine steigende Nachfrage nach Pkw und leichten Nutzfahrzeugen aus dem Volkswagen Konzern.

Unser Pkw-Marktanteil lag auf einem leicht wachsenden Weltgesamtmarkt bei 10,4 (10,4)%. Bei den BEVs betrug unser Marktanteil in den zugrunde gelegten Märkten 7,6 (6,4)%.

Die folgende Tabelle in diesem Abschnitt zeigt einen Überblick über die Auslieferungen von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen an Kunden nach Märkten im Berichtszeitraum. Nachfolgend erläutern wir die Entwicklung der Verkaufszahlen in den einzelnen Märkten.

Auslieferungen in Europa/Übrige Märkte

In Westeuropa lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten drei Monaten 2025 in einem auf Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt 789.077 Fahrzeuge an Kunden aus. Das waren 3,9% mehr als im Vergleichszeitraum des Vorjahres. In der Region Westeuropa war das Kundeninteresse an elektrifizierten Fahrzeugen des Volkswagen Konzerns am höchsten: hier lieferten wir im Berichtszeitraum mit 153.949 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) mehr als 70% unserer vollelektrischen Modelle an Kunden aus. Im Vorjahresvergleich hat sich die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Modelle mehr als verdoppelt. Ihr Anteil an den Auslieferungen des Konzerns erhöhte sich in dieser Region auf 18,9 (9,2)%. Positiv entwickelten sich auch die Auftragseingänge für vollelektrische Modelle aus dem Volkswagen Konzern in Westeuropa, die gegenüber dem Vorjahreszeitraum um mehr als 60% zulegen. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen erreichten die Modelle T-Roc, Tiguan und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw. Darüber hinaus verzeichneten unter anderem ID.7 Tourer und ID.4 der Marke Volkswagen Pkw, Kodiaq und Fabia Kurzheck der Marke Škoda, SEAT Leon, CUPRA Terramar und CUPRA Tavascan, ID.Buzz und Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge, Q6 e-tron, A5 Avant und A1 Sportback der Marke Audi sowie Porsche Macan eine erfreuliche Nachfrageentwicklung. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle Tayron der Marke Volkswagen Pkw, Elroq und Enyaq der Marke Škoda sowie Audi Q5 und Audi A6 e-tron neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in Westeuropa stieg auf 23,8 (22,2)%. Bei den BEVs konnte er auf 25,8 (15,0)% zulegen.

In Deutschland lag die Zahl der an Kunden des Volkswagen Konzerns ausgelieferten Fahrzeuge von Januar bis März 2025 mit 277.991 Einheiten um 6,2% über dem Vorjahreswert. Der Gesamtmarkt lag im gleichen Zeitraum leicht unter dem Niveau von 2024. Die Zahl der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge hat sich im Vergleich zum Vorjahr mit einem Anstieg auf 53.074 Einheiten mehr als verdoppelt. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Roc, Tiguan und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw. Zudem wiesen unter anderem die Modelle ID.7 Tourer und ID.3 der Marke Volkswagen Pkw, Škoda Enyaq, CUPRA Terramar, Multivan von Volkswagen Nutzfahrzeuge sowie Audi A5 Avant und Audi A6 Avant eine erfreuliche Nachfrageentwicklung auf. In der Zulassungsstatistik des Kraftfahrt-Bundesamtes (KBA) führten sieben Konzernmodelle ihr jeweiliges Segment an: Golf, T-Roc, Tiguan, Passat, ID.7, Multivan/Transporter und Porsche 911. Der Golf war auch in den ersten drei Monaten 2025 der in Deutschland am häufigsten zugelassene Pkw.

In der Region Zentral- und Osteuropa lag die Zahl der an Kunden übergebenen Fahrzeuge aus dem Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum um 8,7% über dem Vergleichswert des Vorjahres. Der Gesamtmarkt verzeichnete währenddessen einen leichten Rückgang. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen wiesen die Modelle Octavia Combi, Kodiaq und Octavia Limousine der Marke Škoda auf. Der Pkw-Marktanteil des Volkswagen Konzerns in der Region Zentral- und Osteuropa erhöhte sich auf 18,6 (16,5)%, bei den BEVs stieg er in den zugrunde gelegten Märkten auf 23,6 (12,3)%.

In der Türkei lieferte der Volkswagen Konzern in den ersten drei Monaten 2025 auf einem deutlich unter dem Vorjahresniveau liegenden Gesamtmarkt 13,5% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als ein Jahr zuvor. Das dort am meisten nachgefragte Konzernmodell war der T-Roc der Marke Volkswagen Pkw. Auf dem deutlich wachsenden südafrikanischen Markt ging die Zahl der verkauften Konzernmodelle um 1,4% zurück. Der Polo Vivo der Marke Volkswagen Pkw war dort das am meisten nachgefragte Modell des Konzerns.

Auslieferungen in Nordamerika

In Nordamerika erhöhte sich die Zahl der an Kunden ausgelieferten Modelle aus dem Volkswagen Konzern von Januar bis März 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 6,1%. Der Gesamtmarkt stieg in der gleichen Zeit leicht an. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge in Nordamerika (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) erhöhte sich im Vergleich zum Vorjahr um 40,1% auf 23.052 Einheiten. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns stieg in dieser Region auf 9,7 (7,2)%. Taos, Jetta und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw waren die am meisten gefragten Konzernmodelle in Nordamerika. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle Taos der Marke Volkswagen Pkw und Porsche 911 neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt. Der Marktanteil des Konzerns erhöhte sich in dieser Region auf 4,7 (4,6)%. Bei den BEVs nahm der Marktanteil auf 6,9 (5,3)% zu.

Im Berichtszeitraum lieferte der Volkswagen Konzern auf dem leicht wachsenden US-amerikanischen Markt 7,1% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als in der Vergleichsperiode des Vorjahres. Die größten absoluten Zuwächse unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten unter anderem die Modelle Taos und Jetta der Marke Volkswagen Pkw sowie der Audi Q6 e-tron.

In Kanada stieg die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns von Januar bis März 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 4,6%. Der Gesamtmarkt verzeichnete während dieser Zeit einen spürbaren Zuwachs. Das größte Nachfragevolumen unter den Konzernfahrzeugen registrierten die Modelle Taos und Tiguan Allspace der Marke Volkswagen Pkw.

Auf dem leicht wachsenden Gesamtmarkt in Mexiko lieferten wir in den ersten drei Monaten dieses Jahres 3,5% mehr Fahrzeuge an Kunden aus als im Vorjahr. Eine erfreuliche Nachfrageentwicklung verzeichnete unter anderem der Jetta der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Südamerika

Auf dem deutlich über dem Vorjahresniveau liegenden südamerikanischen Markt für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernmodelle von Januar bis März 2025 im Vergleich zum Vorjahr um 17,6%. Polo und T-Cross der Marke Volkswagen Pkw wiesen das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen auf. Der Marktanteil des Konzerns in Südamerika erhöhte sich auf 12,9 (12,4)%. In der Region Südamerika befindet sich der Markt für vollelektrische Fahrzeuge noch auf geringem Niveau.

Der Volkswagen Konzern lieferte in den ersten drei Monaten 2025 auf dem spürbar wachsenden Markt in Brasilien im Vorjahresvergleich 2,4% mehr Fahrzeuge an Kunden aus. Besonders erfreulich entwickelten sich die Verkäufe der Modelle T-Cross und Taos der Marke Volkswagen Pkw.

Im Berichtszeitraum hat sich die Zahl der verkauften Konzernmodelle in Argentinien auf einem sehr stark wachsenden Gesamtmarkt gegenüber dem Vorjahr mehr als verdoppelt. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Amarok und Taos der Marke Volkswagen Pkw.

Auslieferungen in Asien-Pazifik

In den ersten drei Monaten des Jahres 2025 sank das Verkaufsvolumen des Volkswagen Konzerns in der Region Asien-Pazifik um 5,8%, während der Gesamtmarkt im gleichen Zeitraum leicht wuchs. Das Volumen der ausgelieferten vollelektrischen Fahrzeuge (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) sank in dieser Region im Vergleich zum Vorjahr um 26,7% auf 32.245 Einheiten. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns ging hier auf 4,5 (5,8)% zurück. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernmodellen verzeichneten Sagitar und Passat der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi A6 Limousine. Der Pkw-Marktanteil des Konzerns in dieser Region ging zurück auf 8,2 (9,0)%, bei den BEVs sank er in den zugrunde gelegten Märkten auf 1,9 (3,7)%.

Der chinesische Gesamtmarkt lag im Berichtszeitraum leicht über dem Vorjahresniveau. Der Volkswagen Konzern lieferte dort im Vorjahresvergleich 7,1 % weniger Fahrzeuge an Kunden aus. Belastend wirkte weiterhin die hohe Wettbewerbsintensität. Die Zahl der an Kunden übergebenen vollelektrischen Fahrzeuge in China war mit 25.915 Einheiten (inklusive schwerer Nutzfahrzeuge) im Vergleich zum Vorjahr um 36,8% niedriger. Ihr Anteil an den gesamten Auslieferungen des Konzerns sank hier auf 4,0 (5,9)%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle Sagitar, Passat und Magotan der Marke Volkswagen Pkw sowie Audi A6 Limousine. Zudem wiesen unter anderem die Modelle T-Cross, Lavida XR, und Tayron der Marke Volkswagen Pkw einen erfreulichen Anstieg der Nachfrage auf. Im Berichtszeitraum wurden unter anderem die Modelle Tayron und Teramont der Marke Volkswagen Pkw, Jetta VA7, Audi A5L Sportback sowie Porsche 911 neu oder als Nachfolger in den Markt eingeführt.

Auf dem leicht rückläufigen indischen Pkw-Markt verkaufte der Volkswagen Konzern in den ersten drei Monaten dieses Jahres 36,3% mehr Fahrzeuge als im Vergleichszeitraum 2024. Besonders gefragt war der neu in den Markt eingeführte Kylaq der Marke Škoda. Daneben verzeichnete der Virtus der Marke Volkswagen Pkw ein hohes Nachfragevolumen.

In Japan stieg die Zahl der an Kunden übergebenen Konzernfahrzeuge von Januar bis März 2025 auf einem deutlich wachsenden Gesamtmarkt im Vergleich zum Vorjahr um 16,1%. Das größte Verkaufsvolumen unter den Konzernfahrzeugen verzeichneten die Modelle T-Cross und Golf Limousine der Marke Volkswagen Pkw.

AUSLIEFERUNGEN VON PKW UND LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2025	2024	(%)
Europa/Übrige Märkte	1.002.471	951.605	+ 5,3
Westeuropa	789.077	759.269	+ 3,9
davon: Deutschland	277.991	261.783	+ 6,2
Frankreich	60.810	58.901	+ 3,2
Großbritannien	133.590	125.251	+ 6,7
Italien	70.719	73.951	- 4,4
Spanien	66.360	60.369	+ 9,9
Zentral- und Osteuropa	119.433	109.866	+ 8,7
davon: Tschechische Republik	29.966	27.109	+ 10,5
Polen	39.066	36.276	+ 7,7
Übrige Märkte	93.961	82.470	+ 13,9
davon: Türkei	42.114	37.092	+ 13,5
Südafrika	16.248	16.478	- 1,4
Nordamerika	219.386	206.819	+ 6,1
davon: USA	151.211	141.218	+ 7,1
Kanada	25.805	24.670	+ 4,6
Mexiko	42.370	40.931	+ 3,5
Südamerika	120.058	102.055	+ 17,6
davon: Brasilien	81.433	79.505	+ 2,4
Argentinien	27.665	12.141	x
Asien-Pazifik	718.639	762.605	- 5,8
davon: China	643.888	693.329	- 7,1
Indien	26.346	19.327	+ 36,3
Japan	18.659	16.077	+ 16,1
Weltweit	2.060.554	2.023.084	+ 1,9
Volkswagen Pkw	1.134.184	1.079.576	+ 5,1
Škoda	238.627	220.471	+ 8,2
SEAT/CUPRA	146.731	138.550	+ 5,9
Volkswagen Nutzfahrzeuge	80.786	104.799	- 22,9
Audi	383.401	396.912	- 3,4
Lamborghini	2.967	2.630	+ 12,8
Bentley	2.388	2.506	- 4,7
Porsche	71.470	77.640	- 7,9

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

AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN

Von Januar bis März 2025 übergab der Volkswagen Konzern weltweit 9,9% weniger Nutzfahrzeuge an Kunden als ein Jahr zuvor. Insgesamt lieferten wir 73.078 Nutzfahrzeuge an Kunden aus. Davon entfielen 57.730 Einheiten (-16,1%) auf Lkw und 8.152 Einheiten (+62,0%) auf Busse. Die Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE sanken im Vergleich zum Vorjahreszeitraum und beliefen sich auf 7.196 Fahrzeuge (-2,0%).

In den 27 EU-Staaten ohne Malta, aber zuzüglich Großbritannien, Norwegen und der Schweiz (EU27+3) sanken die Verkäufe von Januar bis März 2025 gegenüber dem entsprechenden Vorjahreszeitraum um 16,2% auf insgesamt 30.672 Einheiten; davon entfielen 22.071 auf Lkw und 1.518 auf Busse. Die Zahl der Auslieferungen an Kunden der Transporterbaureihe MAN TGE belief sich auf 7.083 Fahrzeuge.

Die Verkäufe in Nordamerika sanken im ersten Quartal des Jahres 2025 auf 17.769 Fahrzeuge (-12,2%), darunter waren 14.115 Lkw und 3.654 Busse. Ursächlich für die Abnahme der Lkw-Verkäufe gegenüber dem Vorjahresquartal war unter anderem die Kaufzurückhaltung in einem unsicheren wirtschaftlichen Umfeld. Demgegenüber konnte das Bus-Geschäft einen sehr starken Anstieg der Verkaufszahlen verzeichnen, da das Vorjahresquartal durch den verzögerten Hochlauf des neuen Schulbusmodells bei International beeinträchtigt war.

Die Auslieferungen an Kunden stiegen in Südamerika im Berichtszeitraum deutlich auf insgesamt 18.166 Einheiten (+10,3%); davon entfielen 15.792 auf Lkw und 2.373 auf Busse. In Brasilien erhöhten sich die Verkäufe in den ersten drei Monaten des Jahres 2025 in einem soliden Markt spürbar um 8,3% auf 15.145 Einheiten. Unter den ausgelieferten Einheiten befanden sich 13.066 Lkw und 2.079 Busse.

In der Region Asien-Pazifik verkaufte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 1.800 Fahrzeuge, darunter 1.458 Lkw und 342 Busse – das waren insgesamt 19,4% weniger als im Vorjahr.

AUSLIEFERUNGEN VON NUTZFAHRZEUGEN AN KUNDEN NACH MÄRKTEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ¹

	AUSLIEFERUNGEN (FAHRZEUGE)		VERÄNDERUNG
	2025	2024	(%)
Europa/Übrige Märkte	35.343	42.215	-16,3
davon: EU27+3	30.672	36.597	-16,2
davon: Deutschland	7.962	9.256	-14,0
Frankreich	3.082	3.961	-22,2
Großbritannien	2.984	3.820	-21,9
Nordamerika	17.769	20.233	-12,2
davon: USA	14.256	14.633	-2,6
Mexiko	2.094	4.136	-49,4
Südamerika	18.166	16.468	+10,3
davon: Brasilien	15.145	13.989	+8,3
Asien-Pazifik	1.800	2.233	-19,4
Weltweit	73.078	81.149	-9,9
Scania	22.178	26.433	-16,1
MAN	20.613	23.909	-13,8
International	16.889	19.280	-12,4
Volkswagen Truck & Bus	13.398	11.527	+16,2

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

FINANZDIENSTLEISTUNGEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen umfasst die Händler- und Kundenfinanzierung, das Leasing, das Bank- und Versicherungsgeschäft, das Flottenmanagement sowie Mobilitätsangebote des Volkswagen Konzerns. Er schließt die Finanzdienstleistungsaktivitäten der Volkswagen Group Mobility sowie von Scania, International (ehemals Navistar) und Porsche Holding Salzburg ein und berücksichtigt auch die Vertragsabschlüsse unserer internationalen Gemeinschaftsunternehmen.

Die Produkte und Services des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen wurden im ersten Quartal 2025 stark nachgefragt. Die Zahl der Neuverträge im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft belief sich auf weltweit 2,8 (2,6) Mio. Kontrakte. Der Anteil der geleasteten und finanzierten Fahrzeuge an den Auslieferungen des Konzerns (Penetrationsrate) konnte im Berichtszeitraum in den Märkten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen auf 35,8 (34,6)% gesteigert werden. Der Gesamtvertragsbestand belief sich am 31. März 2025 auf 28,7 (28,5) Mio. Einheiten.

In Europa/Übrige Märkte wurden 2,1 (1,8) Mio. Neuverträge unterzeichnet. Der Gesamtvertragsbestand lag am Ende des Berichtszeitraums mit 20,4 (20,4) Mio. Kontrakten auf dem Niveau vom 31. Dezember 2024. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen davon 7,3 (7,3) Mio. Verträge.

Die Zahl der in Nordamerika neu abgeschlossenen Verträge lag im Zeitraum Januar bis März 2025 bei 361 (356) Tsd. Kontrakten. Der Vertragsbestand war am 31. März 2025 mit 4,4 (4,3) Mio. Einheiten höher als am Vorjahresende. Der Bereich Kundenfinanzierung und Leasing verzeichnete 1,7 (1,7) Mio. Verträge.

In der Region Südamerika wurden in den ersten drei Monaten dieses Jahres 241 (185) Tsd. neue Kontrakte geschlossen. Der Gesamtvertragsbestand nahm zum Ende des Berichtszeitraums gegenüber dem 31. Dezember 2024 auf 1,8 (1,7) Mio. Einheiten zu; dabei entfielen 0,7 (0,7) Mio. Verträge auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing.

Im Berichtszeitraum lagen im Raum Asien-Pazifik die neuen Vertragsabschlüsse bei 156 (190) Tsd. Einheiten. Der Gesamtvertragsbestand belief sich Ende März 2025 auf 2,1 (2,2) Mio. Kontrakte. Auf den Bereich Kundenfinanzierung und Leasing entfielen 1,1 (1,2) Mio. Verträge.

ABSATZ

Im Berichtszeitraum stieg der Absatz des Volkswagen Konzerns definiert als Absatz des Konzernbereichs Automobile um 0,9% auf 2.099.694 Einheiten (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) im Vergleich zum ersten Quartal 2024. Im Ausland erhöhte sich das Absatzvolumen um 0,9% auf 1.813.239 Fahrzeuge. Einen Zuwachs verzeichneten insbesondere Indien, Argentinien und Spanien. Demgegenüber wurden vor allem in China weniger Fahrzeuge abgesetzt. Der Absatz des Volkswagen Konzerns ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China belief sich auf 1.489.625 (1.432.366) Fahrzeuge und lag damit um 4,0% über dem Niveau des Vorjahres. Der Absatz im Inland nahm um 0,6% gegenüber dem Vorjahreswert zu. Der Inlandsanteil am Gesamtabsatz des Volkswagen Konzerns blieb auf Vorjahresniveau mit 13,6 (13,7)%.

PRODUKTION

In den ersten drei Monaten 2025 ging die weltweite Fertigung des Volkswagen Konzerns definiert als Produktion des Konzernbereichs Automobile um 3,2% auf 2.193.941 Fahrzeuge (einschließlich der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen) zurück im Vergleich zum entsprechenden Vorjahreszeitraum. Im Inland nahm die Fertigung dagegen um 5,4% auf 482.303 Fahrzeuge zu. Der Anteil der in Deutschland hergestellten Fahrzeuge im Verhältnis zur Gesamtproduktion des Volkswagen Konzerns stieg auf 22,0 (20,2)%. Die Produktion ohne die At Equity einbezogenen Gesellschaften in China lag mit 1.559.603 (1.594.851) Fahrzeugen um 2,2% unter dem Wert des Vorjahreszeitraums.

LAGERBESTAND

Der weltweite Lagerbestand an Neufahrzeugen (einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China) bei den Konzerngesellschaften und in der Handelsorganisation lag am Ende des ersten Quartals 2025 spürbar über dem Stand zum Jahresende 2024 und leicht unter dem entsprechenden Wert des Vorjahreszeitraums.

GESAMTBELEGSCHAFT

Ende März 2025 lag die Zahl der aktiven Beschäftigten im Volkswagen Konzern mit 639.608 um 1,1% unter dem Stand zum 31. Dezember 2024. Darüber hinaus befanden sich 16.178 Beschäftigte in der passiven Phase der Altersteilzeit und 15.746 junge Menschen standen in einem Ausbildungsverhältnis. Am Ende des Berichtszeitraums lag die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns inklusive der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen mit 671.532 Beschäftigten um 1,2% unter dem Stand vom Jahresende 2024. Im Inland arbeiteten 289.113 Beschäftigte (-1,4%) und im Ausland waren 382.419 Beschäftigte (-1,0%) tätig. Die weltweite Gesamtbelegschaft des Volkswagen Konzerns ohne die chinesischen Gemeinschaftsunternehmen belief sich am Ende des ersten Quartals 2025 auf 608.111 Beschäftigte und war um 1,0% unter dem Stand vom Jahresende 2024.

MENGENDATEN DES VOLKSWAGEN KONZERNS VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ¹

in Tsd.	2025	2024	%
Absatz (Fahrzeuge)	2.100	2.081	+0,9
Produktion (Fahrzeuge)	2.194	2.266	-3,2
Gesamtbelegschaft (am 31.03.2025/31.12.2024)	671,5	679,5	-1,2

1 Inklusiv der nicht vollkonsolidierten chinesischen Gemeinschaftsunternehmen.

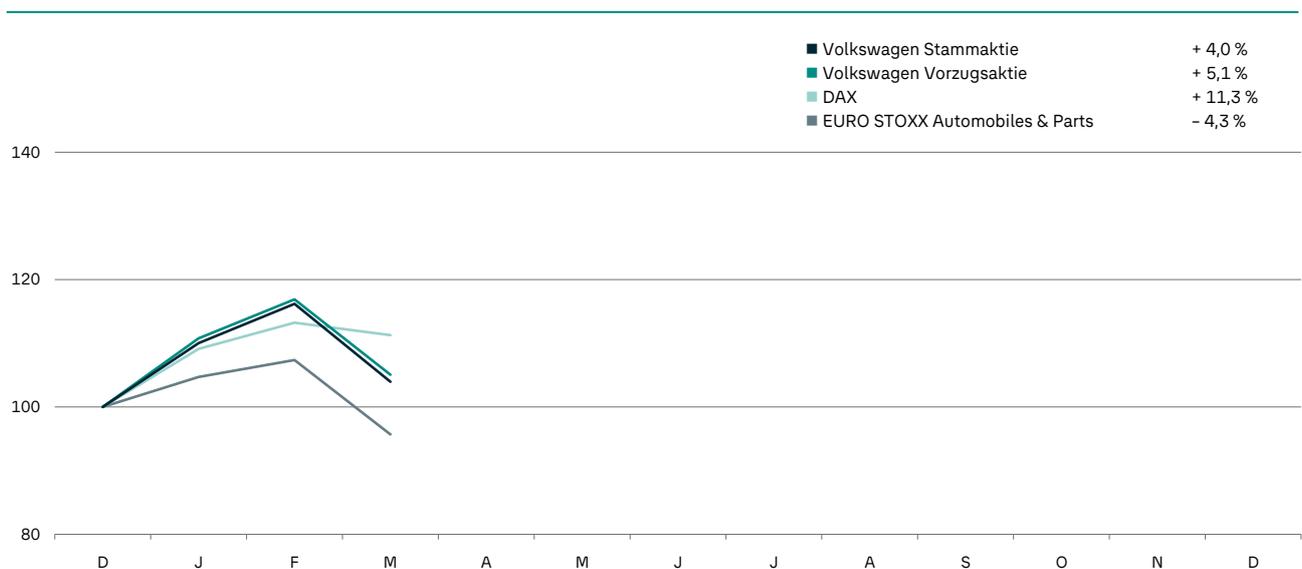
Volkswagen Aktie

Die internationalen Aktienbörsen nahmen im Berichtszeitraum einen uneinheitlichen Verlauf. Dabei entwickelten sich die Börsenkurse in Europa besser als in den USA. Geopolitische Unsicherheiten haben sich vor dem Hintergrund der aktuellen US-Handelspolitik verstärkt. Insbesondere an den US-Börsen wuchsen Befürchtungen von Investoren, dass die Handelspolitik der US-Regierung eine Rezession der Weltwirtschaft zur Folge haben könnte. Zudem gerieten die Aktien amerikanischer Unternehmen aus den Sektoren künstliche Intelligenz und autonomes Fahren im Zusammenhang mit dem Auftreten neuer Wettbewerber aus China unter Druck.

Der deutsche Aktienindex (DAX) startete zunächst verhalten in das Jahr 2025 und ging ab Mitte Januar in einen Aufwärtstrend über. In dessen Verlauf verzeichnete der Index in kurzer Abfolge neue Allzeithochs. Das deutsche Börsenbarometer profitierte insbesondere von der Hoffnung der Marktteilnehmenden auf Zinssenkungen der Europäischen Zentralbank. Positiv wirkten darüber hinaus Nachrichten über Friedensverhandlungen für die Ukraine, die Aussicht auf eine Konjunkturerholung durch das geplante Investitionspaket der potenziellen neuen Bundesregierung sowie die durch die EU-Kommission angekündigte Flexibilisierung zur Erreichung der Emissionsvorgaben für die Automobilindustrie. Zudem überwog zunächst die Hoffnung auf ein Ausbleiben der angekündigten protektionistischen Maßnahmen seitens der US-Regierung. Im weiteren Verlauf des ersten Quartals schwächte sich die Dynamik angesichts steigender geopolitischer Spannungen erheblich ab. Gegen Ende des Berichtszeitraums führten die zu Anfang April 2025 angekündigten drastischen Zollerhöhungen durch die USA schließlich zu einer großen Unsicherheit am Kapitalmarkt und daraus resultierenden Kursabschlägen.

KURSENTWICKLUNG VON DEZEMBER 2024 BIS MÄRZ 2025

Index auf Basis der Monatsendkurse, Stand 31.12.2024 = 100



Am 31. März 2025 lag der DAX um 11,3% über dem Stand am Jahresende 2024. Der EURO STOXX Automobiles & Parts als reiner Preisindex blieb im Betrachtungszeitraum durch das schwierige Marktumfeld der Automobilindustrie belastet und lag um 4,3% unter dem Wert vom Jahresende 2024.

Die Kurse der Vorzugsaktie und der Stammaktie der Volkswagen AG entwickelten sich von Anfang des Berichtszeitraums bis Mitte März zunächst sehr positiv. Die Ende 2024 im Tarifkonflikt erzielte gemeinsame Vereinbarung „Zukunft Volkswagen“, die zu umfangreichen strukturellen Maßnahmen und Kosteneinsparungen an den deutschen Volkswagen Standorten führen soll, wurde vom Markt positiv wahrgenommen. Zudem profitierten die Aktien von der Ankündigung der EU-Kommission, die Emissionsvorgaben zu flexibilisieren. Die Zahlen des Volkswagen Konzerns für das Geschäftsjahr 2024 und ein als solide wahrgenommener Ausblick auf das Jahr 2025 wurden durch die Anleger positiv aufgenommen. Ab Mitte März gerieten die Notierungen zunehmend unter Druck, da sich das Branchen- und Börsenumfeld eintrübte. Ursächlich hierfür waren insbesondere die gestiegenen handelspolitischen Spannungen im Rahmen der Ankündigung möglicher neuer beziehungsweise steigender Zölle durch die USA. Ende März 2025 notierte die Vorzugsaktie 5,1% und die Stammaktie 4,0% über dem Wert zum Jahresende 2024. Sie entwickelten sich damit besser als der Vergleichsindex EURO STOXX Automobiles & Parts.

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.volkswagen-group.com/investoren abrufbar.

KENNZAHLEN ZU DEN VOLKSWAGEN AKTIEN UND MARKTINDIZES VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2025

		Höchstkurs	Tiefstkurs	Schlusskurs
Stammaktie	Kurs (€)	112,80	88,60	95,80
	Datum	10.03.	03.01.	31.03.
Vorzugsaktie	Kurs (€)	110,15	86,82	93,56
	Datum	10.03.	03.01.	31.03.
DAX	Kurs	23.419	19.906	22.163
	Datum	06.03.	03.01.	31.03.
ESTX Auto & Parts	Kurs	593	510	510
	Datum	26.02.	31.03.	31.03.

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Seit dem 1. Januar 2025 umfasst die Segmentberichterstattung des Volkswagen Konzerns gemäß IFRS 8 – entsprechend der im Geschäftsbericht 2024 dargestellten internen finanziellen Steuerung und Berichterstattung – die drei berichtspflichtigen Segmente Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen. Das Segment Power Engineering wird aus Wesentlichkeitsgründen nicht mehr separat berichtet. Zudem werden Informationen über andere Geschäftstätigkeiten und Geschäftssegmente, die nicht berichtspflichtig sind, in der Segmentberichterstattung unter „Sonstige operative Gesellschaften“ zusammengefasst. Darin enthalten ist im Wesentlichen das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik. Die Überleitung der Segmentberichterstattung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion.

Dieser Logik folgend berichtet der Volkswagen Konzerns seit dem 1. Januar 2025 die zwei Konzernbereiche Automobile und Finanzdienstleistungen sowie die Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen. Der Konzernbereich Automobile umfasst dabei das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, das Segment Nutzfahrzeuge, die sonstigen operativen Gesellschaften, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion. Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen. Die Konsolidierung beinhaltet die Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den beiden Konzernbereichen und wird separat gezeigt. Die Vorjahreswerte des Konzernbereichs Automobile entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

VORJAHRESKORREKTUR GEMÄß IAS 8

Im Vorjahr wurde festgestellt, dass Verpflichtungen zur Gewährung von Nebenleistungen bei der Ermittlung der Rückstellung für Zeitwertguthaben nicht vollumfänglich berücksichtigt wurden. Der Fehler wurde im Konzernabschluss 2024 in Übereinstimmung mit IAS 8 korrigiert, indem die betroffenen Posten des Konzernabschlusses für die Vorjahre entsprechend angepasst wurden.

KENNZAHLEN NACH SEGMENTEN 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichtssegmente	Sonstige operative Gesellschaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	57.538	10.326	15.903	83.767	1.678	-7.887	77.558
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	1.610	641	1.051	3.302	77	-506	2.873
in % der Umsatzerlöse	2,8	6,2	6,6	3,9			3,7

Aus der retrospektiven Korrektur resultierte eine Veränderung des Eigenkapitals jeweils zum 31. Dezember 2023/1. Januar 2024 sowie zum 1. Januar 2023. Diese ist auf die Erhöhung der Sonstigen Rückstellungen sowie die Erfassung von latenten Ertragssteueransprüchen zurückzuführen. Eine Quantifizierung dieser Auswirkungen ist im Anhang des Konzernabschlusses 2024 unter der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“ veröffentlicht. Auf die Gewinn- und Verlustrechnung, die Gesamtergebnisrechnung und die Kapitalflussrechnung hat die Berücksichtigung der zusätzlichen Nebenleistungen keine wesentlichen Auswirkungen. Die Vergleichsperiode wurde entsprechend angepasst.

RESTRUKTURIERUNG IM VOLKSWAGEN KONZERN

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 hat der Volkswagen Konzern Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 0,4 Mrd.€ im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst, die vornehmlich auf die CARIAD SE und die AUDI AG entfallen. Gegenläufig wirkten in diesem Zusammenhang die Erträge aus der Auflösung von personalbezogenen Rückstellungen bei der AUDI AG in Höhe von 0,2 Mrd.€, die im Wesentlichen in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst wurden.

AUSWIRKUNGEN AUS DEN ERHÖHTEN IMPORTZÖLLEN DER USA

Die US-Regierung hat am 27. März 2025 angekündigt, zukünftig einen Zoll in Höhe von 25% auf importierte Fahrzeuge und Fahrzeugteile zu erheben. Ab dem 3. April 2025 trat der erhöhte Zoll auf importierte Fahrzeuge in Kraft. Die Umsetzung der erhöhten Zölle auf Fahrzeugteile wird ab dem 3. Mai 2025 erwartet. Auf den Zwischenabschluss zum 31. März 2025 ergeben sich hieraus im Wesentlichen Auswirkungen auf die verlustfreie Bewertung von Fahrzeugen im Vorratsbestand in Höhe von 0,1 Mrd.€ .

CO₂-FLOTTENREGULIERUNG

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 wurden für Europa Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung in Höhe von 0,6 Mrd.€ in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Die Bewertung der Rückstellungen basiert dabei auf den aktuellen Regularien der EU und berücksichtigt noch nicht die geplanten Gesetzesänderungen der EU-Kommission.

PLATZIERUNG TRATON SE AKTIEN

Im März 2025 hat Volkswagen über seine Tochtergesellschaft Volkswagen International Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg die Platzierung von 11 Mio. Aktien der TRATON SE, München (TRATON SE) zu einem Preis von 32,75€ pro Aktie im Gesamtwert von 360 Mio.€ abgeschlossen. Die Platzierung entspricht einem Anteil am Grundkapital der TRATON SE in Höhe von 2,2% und reduziert die direkte Beteiligung an der TRATON SE von 89,7% auf 87,5%. Volkswagen hat im Zusammenhang mit der Transaktion die Absicht geäußert, mittelfristig einen Anteil von 75% plus eine Aktie zu halten.

NORTHVOLT AB

Das schwedische Unternehmen Northvolt AB, Stockholm/Schweden, an dem der Volkswagen Konzern beteiligt ist, hat am 12. März 2025 in Schweden Insolvenz angemeldet. Zum 31. März 2025 wurde im Konzernabschluss daraufhin die Einbeziehung der Beteiligung nach der Equity Methode beendet. Daraus ergibt sich ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,1 Mrd.€, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen ist. Der Aufwand resultiert im Wesentlichen aus der Realisierung von bisher erfolgsneutral erfassten Währungsumrechnungseffekten, welche aus den übrigen Rücklagen aus At Equity bewerteten Anteilen in das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen umgegliedert wurden. Der Beteiligungsbuchwert wurde bereits im Geschäftsjahr 2024 vollständig wertberichtet.

DIESELTHEMATIK

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 wurde im Zusammenhang mit der Dieselthematik ein Aufwand in Höhe von 0,2 Mrd.€ erfasst. Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden Effekte aus der Dieselthematik nicht mehr als Sondereinflüsse gesondert angegeben.

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST- LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG ¹	
	2025	2024 ²	2025	2024 ^{2,3}	2025	2024 ²	2025	2024 ²
Umsatzerlöse	77.558	75.461	68.764	66.371	15.903	14.736	-7.109	-5.646
Kosten der Umsatzerlöse	-64.758	-61.948	-58.325	-54.574	-13.529	-12.755	7.096	5.381
Bruttoergebnis	12.800	13.513	10.439	11.797	2.374	1.981	-13	-265
Vertriebskosten	-5.425	-5.105	-5.146	-4.961	-321	-274	41	129
Verwaltungskosten	-3.344	-3.359	-2.727	-2.717	-650	-674	34	32
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1.157	-497	-818	-329	-352	-152	12	-16
Operatives Ergebnis	2.873	4.552	1.748	3.791	1.051	881	74	-120
Operative Umsatzrendite (in %)	3,7	6,0	2,5	5,7	6,6	6,0	-	-
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	121	259	204	310	-84	-51	0	0
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	116	326	772	770	-9	-16	-647	-429
Finanzergebnis	236	585	976	1.080	-93	-67	-647	-429
Ergebnis vor Steuern	3.109	5.136	2.724	4.871	958	814	-573	-549
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-923	-1.458	-610	-1.424	-286	-190	-27	156
Ergebnis nach Steuern	2.186	3.678	2.114	3.447	673	624	-601	-393

1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

3 Werte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

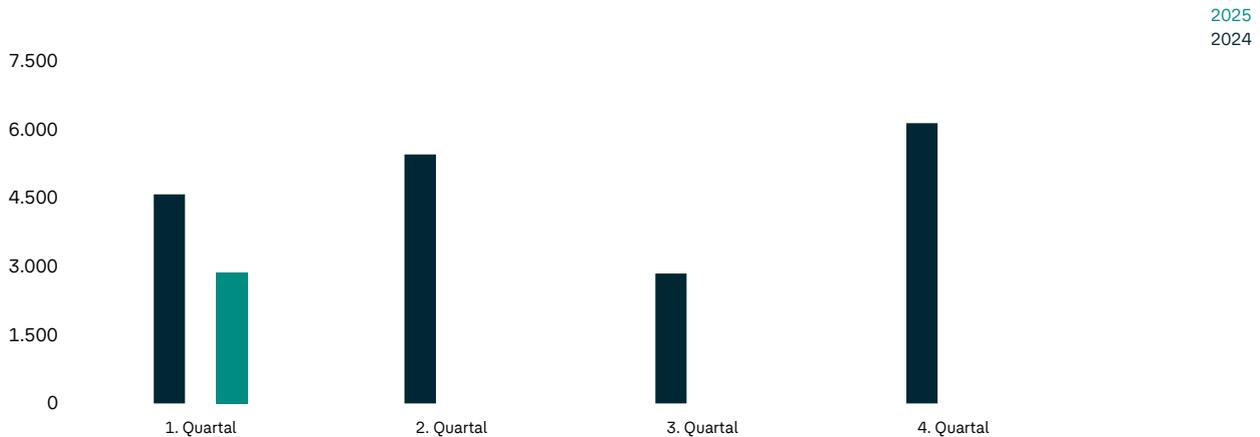
Im Zeitraum Januar bis März 2025 erwirtschaftete der Volkswagen Konzern Umsatzerlöse in Höhe von 77,6 Mrd.€ und übertraf damit den Vorjahreswert im Wesentlichen volumen- und mixbedingt um 2,8%. Der Volkswagen Konzern erzielte 79,7 (79,3)% seiner Umsatzerlöse im Ausland. Das Bruttoergebnis nahm aufgrund anteilig höherer Kosten der Umsatzerlöse um 0,7 Mrd.€ auf 12,8 Mrd.€ ab. Die Bruttomarge reduzierte sich in der Folge auf 16,5 (17,9)%.

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns belief sich in den ersten drei Monaten 2025 auf 2,9 (4,6) Mrd.€. Die operative Umsatzrendite betrug 3,7 (6,0)%. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus negativen Einflüssen im Umfang von rund 1,1 Mrd.€, die insbesondere die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung in Europa, negative Restrukturierungseffekte im Wesentlichen bei der CARIAD, Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik sowie Aufwendungen aus der Bewertung von im Transport befindlichen Fahrzeugen aufgrund der ab Anfang April 2025 in den Vereinigten Staaten eingeführten Einfuhrzölle umfassten. Außerdem belasteten Mix- und Preiseffekte sowie Aufwendungen für den Aufbau des Geschäftsfelds Battery das Ergebnis. Das höhere Volumen (ohne Einbeziehung der chinesischen Joint Venture Unternehmen) stand diesen Sachverhalten entgegen.

Das Finanzergebnis lag mit 0,2 (0,6) Mrd.€ unter dem Wert des Vorjahres. Das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen fiel als Folge der gesunkenen Ergebnisse der Gemeinschaftsunternehmen und aufgrund negativer Effekte aus der Entkonsolidierung von Northvolt niedriger aus als ein Jahr zuvor. Höhere Zinsaufwendungen führten zudem zu einem negativen Zinsergebnis im Berichtszeitraum. Im Berichtszeitraum nahm das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns um 2,0 Mrd.€ auf 3,1 Mrd.€ ab. Das Ergebnis nach Steuern sank im Vergleich zum Vorjahr um 1,5 Mrd.€ auf 2,2 Mrd.€.

OPERATIVES ERGEBNIS NACH QUARTALEN¹

Volkswagen Konzern in Mio. €



¹ Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Im ersten Quartal 2025 stiegen die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile gegenüber dem Wert des Vorjahres leicht auf 68,8 (66,4) Mrd. €. Die Umsatzerlöse im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge lagen mit 57,5 (54,2) Mrd. € volumen- und mixbedingt über dem Wert des Vorjahres, während sie im Segment Nutzfahrzeuge das Vorjahr mit 10,3 (11,5) Mrd. € aufgrund rückläufiger Volumina verfehlten. Die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt schlägt sich im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder, da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden.

Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahreszeitraum überproportional zu den Umsatzerlösen. Die hierin enthaltenen Materialaufwendungen stiegen volumenbedingt und aufgrund eines Anstiegs der Produktionskosten von höherpreisigen Fahrzeugmodellen insbesondere in den Markengruppen Progressive und Sport & Luxury. Zudem waren Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung in Europa zu bilden. Die ergebniswirksam verrechneten Forschungs- und Entwicklungskosten nahmen trotz geringerer Aktivierungen von Entwicklungskosten aufgrund niedrigerer Primäraufwendungen ab. Die Forschungs- und Entwicklungskostenquote (F&E-Quote) – definiert als Anteil der gesamten Forschungs- und Entwicklungskosten an den Umsatzerlösen im Konzernbereich Automobile – ging daraufhin im Zeitraum Januar bis März 2025 auf 7,2 (9,1)% zurück. Die Investitionsquote, die sich aus der F&E- und Sachinvestitionsquote zusammensetzt, belief sich bei einer gleichbleibenden Sachinvestitionsquote auf 11,2 (13,1)%.

In den ersten drei Monaten 2025 nahmen die Vertriebskosten – unter anderem infolge von gestiegenen Vermarktungskosten – im Vergleich zum Vorjahr leicht zu; während ihr Anteil an den Umsatzerlösen unverändert blieb. Die Verwaltungskosten und auch ihr Anteil an den Umsatzerlösen lagen auf dem Niveau des Vorjahres. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag bei –0,8 (–0,3) Mrd. €. Der Rückgang gegenüber dem Vorjahr resultierte insbesondere aus negativen Wechselkurseinflüssen, Restrukturierungsaufwendungen sowie Aufwendungen aus Rechtsstreitigkeiten (vor allem im Zusammenhang mit der Dieseldematik).

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Automobile ging im Zeitraum Januar bis März 2025 um 2,0 Mrd. € auf 1,7 Mrd. € zurück. Der Rückgang resultierte im Wesentlichen aus negativen Einflüssen im Umfang von rund 1,1 Mrd. €, die insbesondere die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung in Europa, negative Restrukturierungseffekte im Wesentlichen bei der CARIAD, Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieseldematik sowie Aufwendungen aus der Bewertung von im Transport befindlichen Fahrzeugen aufgrund der ab Anfang April 2025 in den Vereinigten Staaten eingeführten Einfuhrzölle umfassten, die ausschließlich im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge wirkten. Außerdem

dämpften eine negativ wirkende Mix- und Preisentwicklung, gestiegene Materialkosten sowie Aufwendungen für den Aufbau des Geschäftsfelds Battery das Ergebnis. Das ohne die chinesischen Joint Ventures gestiegene Volumen wirkte gegenläufig. Die operative Umsatzrendite sank auf 2,5 (5,7)%. Das Operative Ergebnis des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Höhe von 1,6 (3,3) Mrd.€ ging im Berichtszeitraum im Wesentlichen aufgrund der oben genannten Sachverhalte zurück. Im Segment Nutzfahrzeuge führten im Wesentlichen Volumentrübkänge zu einer Reduzierung des Operativen Ergebnisses um 0,4 Mrd. € auf 0,6 Mrd. €. Aus unseren At Equity einbezogenen chinesischen Joint Ventures berücksichtigen wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur das Ergebnis aus den Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenz-einnahmen, da die Ergebnisse dieser Joint Ventures im Finanzergebnis bilanziert werden.

Ertragslage im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Mit 15,9 Mrd. € übertrafen die Umsatzerlöse des Finanzdienstleistungsbereichs in den ersten drei Monaten 2025 den Vorjahreswert volumenbedingt um 7,9%. Die Kosten der Umsatzerlöse erhöhten sich bei volumenbedingt höheren Abschreibungen auf die Restwerte von vermieteten Fahrzeugen unterproportional. Das Bruttoergebnis stieg in der Folge auf 2,4 (2,0) Mrd. €.

Das Operative Ergebnis des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen fiel mit 1,1 (0,9) Mrd. € höher aus als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Volumen. Die operative Umsatzrendite stieg auf 6,6 (6,0)%.

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Im Zeitraum Januar bis März 2025 erzielte der Volkswagen Konzern einen unter anderem ergebnisbedingt um 1,7 Mrd.€ unter dem Vorjahr liegenden Brutto-Cashflow in Höhe von 8,7 Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital lag bei -5,7 (-8,7) Mrd.€ und resultierte im Berichtszeitraum im Wesentlichen aus dem Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen, denen eine Zunahme der Verbindlichkeiten entgegenstand.

Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich in der Folge im ersten Quartal 2025 um 1,2 Mrd.€ auf 3,0 Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns reduzierte sich um 0,4 Mrd.€ auf 5,6 Mrd.€. Dabei stiegen die Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) nur leicht an, während die aktivierten Entwicklungskosten zurückgingen.

Aus der Finanzierungstätigkeit des Volkswagen Konzerns ergab sich insgesamt ein Mittelabfluss in Höhe von 0,3 Mrd.€. Im Vorjahreszeitraum flossen Mittel in Höhe von 12,0 Mrd.€ zu. Die Finanzierungstätigkeit berücksichtigt im Wesentlichen die Aufnahme und Tilgung von Anleihen und nicht börsennotierten Schuldverschreibungen sowie die Veränderungen der übrigen Finanzschulden. Am Ende des ersten Quartals 2025 verzeichnete der Volkswagen Konzern einen Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung in Höhe von 36,8 Mrd. €. Ende Dezember 2024 hatte er 40,3 Mrd. € betragen.

Am 31. März 2025 lag die Nettoliquidität des Volkswagen Konzerns bei - 170,3 Mrd.€; am Jahresende 2024 waren es - 169,1 Mrd. € gewesen.

KAPITALFLUSSRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN VOM 1. JANUAR BIS 31. MÄRZ

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST- LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG ¹	
	2025	2024 ²	2025	2024 ^{2,3}	2025	2024 ²	2025	2024 ²
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40.296	43.522	28.088	31.834	16.196	14.819	-3.988	-3.130
Ergebnis vor Steuern	3.109	5.136	2.724	4.871	958	814	-573	-549
Ertragsteuerzahlungen	-1.712	-1.789	-1.534	-1.577	-767	-384	590	172
Abschreibungen ⁴	7.798	7.255	5.023	4.674	2.970	2.761	-194	-180
Veränderung der Pensionen	1	45	1	42	1	3	-1	-0
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-229	-259	-312	-310	84	51	-	0
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen ⁵	-269	47	-559	-49	-26	110	316	-14
Brutto-Cashflow	8.700	10.436	5.343	7.650	3.219	3.356	138	-570
Veränderung Working Capital	-5.723	-8.670	-647	-4.575	-3.709	-4.118	-1.368	23
Veränderung der Vorräte	-4.541	-5.515	-4.647	-5.844	76	347	29	-18
Veränderung der Forderungen	-3.577	-2.805	-2.652	-2.780	-498	-186	-427	161
Veränderung der Verbindlichkeiten	7.895	4.100	6.746	3.949	1.941	241	-792	-89
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	143	68	81	134	53	9	9	-75
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-5.486	-3.963	-172	-34	-5.292	-4.004	-23	74
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-156	-555	-2	0	11	-526	-164	-29
Cashflow laufendes Geschäft	2.976	1.766	4.696	3.075	-490	-762	-1.229	-547
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-5.587	-5.953	-5.524	-5.612	-184	-397	121	57
davon: Sachinvestitionen	-2.866	-2.787	-2.797	-2.698	-48	-46	-21	-42
Entwicklungskosten (aktiviert)	-2.222	-2.834	-2.222	-2.834	-	-	-	-0
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-757	-567	-689	-206	-144	-361	77	0
Netto-Cashflow⁶	-2.610	-4.187	-828	-2.537	-674	-1.160	-1.108	-490
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-298	-274	111	-3.778	-301	435	-108	3.069
Investitionstätigkeit	-5.884	-6.227	-5.412	-9.391	-485	38	13	3.126
Finanzierungstätigkeit	-306	12.029	3.154	4.580	-5.032	10.398	1.572	-2.949
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	358	-	358	-	-	-	-	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-21	35	24	35	9	15	-55	-15
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-325	100	-350	112	-1	4	25	-16
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1	1	-1	1	0	-1	0	0
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-3.541	7.669	2.086	-1.622	-6.008	9.677	381	-386
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.03.⁷	36.756	51.191	30.175	30.212	10.189	24.496	-3.607	-3.517
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	45.003	42.426	78.311	80.165	19.738	20.447	-53.045	-58.186
Bruttoliquidität	81.759	93.617	108.485	110.377	29.926	44.943	-56.652	-61.703
Kreditstand	-252.053	-246.630	-75.305	-74.872	-235.074	-235.113	58.326	63.355
Nettoliquidität am 31.03.⁸	-170.294	-153.013	33.180	35.505	-205.147	-190.170	1.673	1.652
nachrichtlich am 01.01.	-169.122	-147.433	34.414	38.653	-205.188	-187.722	1.652	1.636

1 Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8).

3 Werte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

4 Saldiert mit Zuschreibungen.

5 Im Wesentlichen Umgliederung der Ergebnisse aus Anlagen-/Beteiligungsabgängen in die Investitionstätigkeit.

6 Netto-Cashflow: Cashflow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen).

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

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

Finanzielle Situation im Konzernbereich Automobile

Im Berichtszeitraum verzeichnete der Konzernbereich Automobile einen Brutto-Cashflow in Höhe von 5,3 (7,6) Mrd. €. Der Rückgang resultierte vor allem aus dem schwächeren Ergebnis. Die Veränderung im Working Capital belief sich auf -0,6 (-4,6) Mrd. €. Dem Aufbau von Vorräten und Forderungen stand eine Zunahme der Verbindlichkeiten entgegen. Der Cashflow aus dem laufenden Geschäft erhöhte sich um 1,6 Mrd. € auf 4,7 Mrd. €.

Im Zeitraum Januar bis März 2025 lag die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts mit 5,5 (5,6) Mrd. € in der Größenordnung des Vorjahres. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen stiegen um 0,1 Mrd. € auf 2,8 Mrd. €. Die Sachinvestitionsquote betrug 4,1 (4,1)%. Wesentliche Anteile der Sachinvestitionen flossen dabei in die Produktion von Elektrofahrzeugen, zugehörigen Batterietechnologien sowie elektrischen Baukästen und Plattformen als zentrale Bestandteile der Transformation des Unternehmens hin zu nachhaltiger Mobilität. Weitere Schwerpunkte bilden die Digitalisierung unserer Produkte, Maßnahmen zur Reduzierung des CO₂-Ausstoßes und Förderung nachhaltiger Produktionsprozesse sowie der Ausbau der Marktpräsenz in unter anderem Nordamerika und China. Die Zugänge zu den aktivierten Entwicklungskosten waren mit 2,2 (2,8) Mrd. € rückläufig. Die Position „Erwerb und Verkauf von Beteiligungen“ belief sich auf -0,7 (-0,2) Mrd. € und enthielt Investitionen in diverse Unternehmen.

Der Netto-Cashflow des Konzernbereichs Automobile lag bei -0,8 (-2,5) Mrd. €.

Im ersten Quartal 2025 verzeichnete die Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Automobile mit 3,2 (4,6) Mrd. € einen Mittelzufluss. Darin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen, nicht börsennotierten Schuldverschreibungen sowie die Veränderungen der übrigen Finanzschulden.

Ende März 2025 wies der Konzernbereich Automobile eine solide Nettoliquidität in Höhe von 33,2 Mrd. € aus; Am 31. Dezember 2024 hatte sie 34,4 Mrd. € betragen.

Finanzielle Situation im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

In den ersten drei Monaten des Jahres 2025 erwirtschaftete der Finanzdienstleistungsbereich einen Brutto-Cashflow in Höhe von 3,2 (3,4) Mrd. €. Die Veränderung im Working Capital betrug -3,7 (-4,1) Mrd. €. Einem Aufbau der Vermieteten Vermögenswerte und Forderungen stand eine Zunahme von Verbindlichkeiten entgegen, die zu einer gegenüber Vorjahr geringeren Mittelbindung im Working Capital führte. In der Folge lag der Cashflow aus dem laufenden Geschäft bei -0,5 (-0,8) Mrd. €.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts reduzierte sich auf 0,2 (0,4) Mrd. €.

In der Finanzierungstätigkeit des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen ergab sich im Zeitraum Januar bis März 2025 ein Mittelabfluss in Höhe von -5,0 Mrd. €. Hierin enthalten sind vor allem die Aufnahme und Tilgung von Anleihen, nicht börsennotierten Schuldverschreibungen sowie übriger Finanzschulden. Im Vorjahresquartal flossen Mittel in Höhe von 10,4 Mrd. € zu.

Am Ende des ersten Quartals 2025 lag die branchenüblich negative Nettoliquidität des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen bei -205,1 Mrd. €; am Jahresende 2024 hatte sie sich auf -205,2 Mrd. € belaufen.

VERMÖGENSLAGE

Bilanzstruktur des Konzerns

Am 31. März 2025 verzeichnete der Volkswagen Konzern mit 639,4 Mrd. € eine um 1,0% höhere Bilanzsumme als am Jahresende 2024. Mit 201,1 (196,7) Mrd. € war das Eigenkapital des Konzerns leicht höher als am Jahresende 2024. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 31,5 (31,1)%.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Automobile

Die Immateriellen Vermögenswerte und Sachanlagen im Konzernbereich Automobile waren gegenüber dem Wert zum 31. Dezember 2024 nahezu unverändert. Insgesamt lagen die Langfristigen Vermögenswerte mit 257,4 (256,4) Mrd. € auf dem Niveau vom Jahresende 2024.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte fielen am 31. März 2025 mit 172,2 (163,4) Mrd. € höher aus als Ende 2024. Die Vorräte legten spürbar zu. Die kurzfristigen Sonstigen Forderungen und finanziellen Vermögenswerte stiegen vor allem aufgrund von höheren Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Der Bestand an Zahlungsmitteln nahm um 2,1 Mrd. € auf 30,2 Mrd. € zu.

Am Ende des ersten Quartals 2025 verzeichnete der Konzernbereich Automobile ein leicht über dem Niveau des Vorjahres liegendes Eigenkapital in Höhe von 179,4 (174,9) Mrd. €. Geringere versicherungsmathematische Verluste aus der Neubewertung von Pensionsplänen infolge der Änderung des Zinssatzes, die Ergebnisentwicklung sowie positive Einflüsse aus der erfolgsneutral erfassten Derivatebewertung standen negativen Effekten aus der Währungsumrechnung entgegen. Die Anteile von Minderheiten am Eigenkapital nahmen unter anderem aufgrund des weiteren Verkaufs von Anteilen an TRATON spürbar zu und umfassten im Wesentlichen die Minderheitsaktionäre des Porsche AG Konzerns und der TRATON Group. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 41,8 (41,7) %.

Mit 128,8 (130,6) Mrd. € fielen die Langfristigen Schulden am Ende des Berichtszeitraums niedriger aus als Ende 2024. Die langfristigen Finanzschulden stiegen leicht, während die Pensionsrückstellungen insbesondere aufgrund der versicherungsmathematischen Neubewertung infolge der Änderung des Zinssatzes spürbar rückläufig waren.

Mit 121,3 (114,3) Mrd. € waren die Kurzfristigen Schulden am 31. März 2025 spürbar höher als am Jahresende 2024. Die kurzfristigen Finanzschulden nahmen spürbar zu. Die kurzfristigen Sonstigen Schulden stiegen. Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich stark.

Ende März 2025 wies der Konzernbereich Automobile eine Bilanzsumme in Höhe von 429,6 Mrd. € aus; das waren 2,3% mehr als am 31. Dezember 2024.

Bilanzstruktur im Konzernbereich Finanzdienstleistungen

Am 31. März 2025 verzeichnete der Finanzdienstleistungsbereich mit 307,7 Mrd. € eine um 1,6% niedrigere Bilanzsumme als am Jahresende 2024.

Mit 192,4 (191,2) Mrd. € fielen die Langfristigen Vermögenswerte insgesamt höher aus als am 31. Dezember 2024. Die darin enthaltenen Sachanlagen waren unverändert. Die Vermieteten Vermögenswerte stiegen im Wesentlichen volumenbedingt.

Die Kurzfristigen Vermögenswerte des Finanzdienstleistungsbereichs nahmen im Wesentlichen aufgrund eines rückläufigen Zahlungsmittelbestandes um 5,3% auf 115,3 Mrd. € ab.

Am Ende des ersten Quartals 2025 entfielen rund 48,1 (49,4) % der Aktiva des Volkswagen Konzerns auf den Finanzdienstleistungsbereich.

Mit 45,6 (45,0) Mrd. € lag das Eigenkapital des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen Ende März 2025 auf dem Niveau des Vorjahresendes. Die Eigenkapitalquote belief sich auf 14,8 (14,4) %.

Die Langfristigen Schulden im Finanzdienstleistungsbereich von 118,0 (124,6) Mrd. € reduzierten sich vor allem aufgrund spürbar gesunkener langfristiger Finanzschulden. Die Kurzfristigen Schulden waren mit 144,2 (143,2) Mrd. € auf dem Wert zum 31. Dezember 2024. Die darin enthaltenen Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen erhöhten sich sehr stark, während sich die kurzfristigen Sonstigen Schulden deutlich verringerten.

Das Einlagevolumen aus dem Direktbankgeschäft belief sich am 31. März 2025 auf 59,1 Mrd. €; am Jahresende 2024 hatte es 57,5 Mrd. € betragen.

BILANZSTRUKTUR NACH KONZERNBEREICHEN

Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE		FINANZDIENST- LEISTUNGEN		KONSOLIDIERUNG ¹	
	31.03.2025	31.12.2024	31.03.2025	31.12.2024 ²	31.03.2025	31.12.2024	31.03.2025	31.12.2024
Aktiva								
Langfristige Vermögenswerte	390.224	387.674	257.441	256.386	192.446	191.166	- 59.663	- 59.878
Immaterielle Vermögenswerte	94.059	93.333	93.553	92.811	514	529	- 7	- 7
Sachanlagen	70.815	71.452	68.671	69.228	960	949	1.184	1.274
Vermietete Vermögenswerte	74.893	73.193	5.417	5.502	74.730	73.086	- 5.253	- 5.395
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	100.625	101.087	20	21	101.186	101.795	- 581	- 729
Finanzanlagen, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	49.831	48.610	89.781	88.823	15.055	14.808	- 55.005	- 55.021
Kurzfristige Vermögenswerte	249.146	245.231	172.166	163.387	115.279	121.674	- 38.299	- 39.830
Vorräte	60.830	56.720	55.044	50.785	6.025	6.144	- 239	- 209
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	68.308	68.855	4	3	68.934	69.510	- 630	- 657
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	55.337	52.033	63.523	61.411	25.636	25.597	- 33.822	- 34.975
Wertpapiere und Termingeldanlagen	27.915	27.326	23.420	23.099	4.495	4.227	-	0
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	36.756	40.296	30.175	28.088	10.189	16.196	- 3.607	- 3.988
Bilanzsumme	639.370	632.905	429.606	419.772	307.725	312.840	- 97.961	- 99.708
Passiva								
Eigenkapital	201.136	196.731	179.446	174.860	45.569	45.044	- 23.880	- 23.173
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	171.739	168.404	150.402	146.836	45.233	44.693	- 23.897	- 23.125
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	13.857	13.890	13.857	13.890	-	-	-	- 0
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	185.595	182.294	164.259	160.726	45.233	44.693	- 23.897	- 23.125
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	15.541	14.437	15.188	14.134	336	352	17	- 48
Langfristige Schulden	210.894	219.134	128.829	130.577	117.961	124.565	- 35.895	- 36.008
Finanzschulden	131.439	137.061	56.059	55.011	105.386	111.887	- 30.005	- 29.837
Rückstellungen für Pensionen	24.859	27.602	24.468	27.148	390	453	- 0	- 0
Sonstige Schulden	54.597	54.472	48.301	48.418	12.185	12.225	- 5.890	- 6.171
Kurzfristige Schulden	227.340	217.039	121.331	114.335	144.194	143.230	- 38.186	- 40.526
Finanzschulden	120.615	117.020	19.247	17.952	129.688	128.984	- 28.320	- 29.917
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	33.689	29.772	34.672	31.286	5.011	3.552	- 5.994	- 5.067
Sonstige Schulden	73.036	70.247	67.413	65.097	9.496	10.694	- 3.872	- 5.543
Bilanzsumme	639.370	632.905	429.606	419.772	307.725	312.840	- 97.961	- 99.708

1. Eliminierung der konzerninternen Beziehungen zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen.

2. Werte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

PROGNOSE-, RISIKO- UND CHANCENBERICHT

Die mit dem Geschäftsbericht 2024 im zusammengefassten Lagebericht veröffentlichte Prognose für das Geschäftsjahr 2025 bleibt unverändert. Mögliche Effekte auf Umsatz, Ergebnis und Cashflow aus angekündigten beziehungsweise bereits in Kraft getretenen erhöhten Importzöllen insbesondere in den USA sind in der Prognose weiterhin nicht enthalten, da die weiteren Entwicklungen sowie die Effekte und ihre Wechselwirkungen daraus aktuell nicht abschließend beurteilt werden können.

Den Ausblick für das Geschäftsjahr 2025 finden Sie auf Seite 27.

Rechtsstreitigkeiten

Dieselthematik

Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In dem Verfahren der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG erging im März 2025 ein prozessuales Urteil, mit dem die Opt-In-Sammelklage in Bezug auf die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG für zulässig erklärt wurde. Die Klage gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France wurde hingegen für unzulässig erachtet. Im weiteren Verlauf des Klageverfahrens wird sich das Gericht der ersten Instanz nun materiellrechtlich mit den hauptsächlich auf Rückabwicklung ohne Nutzungsersatz, hilfsweise auf Schadensersatz von 20–30% des Kaufpreises, gerichteten Klageansprüchen befassen. Das prozessuale Urteil ist nicht rechtskräftig. Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Klage kann im Rahmen einer Berufung gegen das zu erwartende erstinstanzliche Urteil überprüft werden.

Weitere wesentliche Rechtsstreitigkeiten

Im April 2025 verhängten die Europäische Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) im Rahmen von Settlement-Verfahren Bußgelder gegen verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche. Überprüft worden war der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, ELV-Themen nicht wettbewerblich zu nutzen, also keine Veröffentlichungen von relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) zu Wettbewerbszwecken vorzunehmen. Die Europäische Kommission verhängte ein Bußgeld in Höhe von rund 128 Mio. € gegen die Volkswagen AG. Die CMA verhängte gegen die Volkswagen AG und die Volkswagen Group UK zusammen ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 15 Mio. GBP, die durch bestehende Rückstellungen abgedeckt sind.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen im zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts 2024 zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2025 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – keine wesentlichen Änderungen.

Ausblick für das Jahr 2025

Unseren Planungen liegt die Annahme zugrunde, dass die globale Wirtschaftsleistung im Jahr 2025 insgesamt mit einer im Vergleich zu 2024 etwas schwächeren Dynamik wachsen wird. Die rückläufige Inflation in wichtigen Wirtschaftsregionen und die daraus resultierende Lockerung der Geldpolitik sollten sich positiv auf die private Nachfrage auswirken. Risiken sehen wir weiterhin in einer zunehmenden Fragmentierung der Weltwirtschaft und protektionistischen Tendenzen, in Turbulenzen auf den Finanzmärkten sowie in strukturellen Defiziten in einzelnen Ländern. Die Wachstumsaussichten werden zudem von anhaltenden geopolitischen Spannungen und Konflikten belastet; Risiken bergen insbesondere der Russland-Ukraine-Konflikt, die Auseinandersetzungen im Nahen Osten sowie die Unsicherheiten im Zusammenhang mit der politischen Ausrichtung der USA und den damit verbundenen geplanten und bereits umgesetzten Maßnahmen der neuen US-Regierung. Wir gehen davon aus, dass sowohl die fortgeschrittenen Volkswirtschaften als auch die Schwellenländer im Durchschnitt eine etwas schwächere Dynamik aufweisen werden als im Berichtsjahr.

Die Entwicklung der Automobilbranche ist eng an den Verlauf der Weltwirtschaft gekoppelt. Wir rechnen auf den internationalen Automobilmärkten mit einer weiter zunehmenden Wettbewerbsintensität. Krisenbedingte Unterbrechungen der globalen Versorgungskette und dadurch resultierende Auswirkungen auf die Fahrzeugverfügbarkeit können das Neuzulassungsvolumen belasten. Plötzlich auftretende oder sich verschärfende geopolitische Spannungen und Konflikte könnten darüber hinaus insbesondere zu steigenden Materialpreisen und sinkender Verfügbarkeit von Energie führen.

Wir erwarten, dass sich die Märkte für Pkw im Jahr 2025 in den einzelnen Regionen uneinheitlich, aber überwiegend positiv entwickeln werden. Insgesamt wird das weltweite Verkaufsvolumen von Neufahrzeugen voraussichtlich leicht über dem Niveau des Vorjahres liegen. In Westeuropa rechnen wir für 2025 mit einem Neuzulassungsvolumen von Pkw, das ebenfalls leicht über dem Niveau des Berichtsjahres liegen wird. Auch für den deutschen Pkw-Markt gehen wir für 2025 davon aus, dass das Volumen der Neuzulassungen leicht über dem Vorjahresniveau liegen wird. Auf den Pkw-Märkten in Zentral- und Osteuropa wird die Zahl der Verkäufe 2025 den Vorjahreswert insgesamt voraussichtlich stark übertreffen – vorbehaltlich der weiteren Entwicklung des Russland-Ukraine-Konflikts. Auf den Märkten für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (bis 6,35 t) in Nordamerika insgesamt sowie in den USA rechnen wir für 2025 mit einem Verkaufsvolumen in der Größenordnung des Vorjahres. Wir gehen davon aus, dass die Zahl der Neuzulassungen auf den südamerikanischen Märkten 2025 im Vergleich zum Vorjahr insgesamt spürbar steigen wird. Die Märkte für Pkw in der Region Asien-Pazifik werden 2025 voraussichtlich in der Größenordnung des Vorjahres liegen.

Die Märkte für leichte Nutzfahrzeuge werden sich in den einzelnen Regionen unterschiedlich entwickeln; insgesamt rechnen wir für 2025 mit einem Verkaufsvolumen auf dem Niveau des Vorjahres.

Wir erwarten für 2025, dass die Neuzulassungen von mittelschweren und schweren Lkw mit einem Gesamtgewicht von mehr als 6 t auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Märkten leicht unter den Vorjahreswerten liegen werden, mit regional unterschiedlichen Ausprägungen. Auf den für den Volkswagen Konzern relevanten Busmärkten rechnen wir für das Jahr 2025 mit einer Nachfrage, die spürbar über dem Niveau des Vorjahres liegen wird, mit unterschiedlichen regionalen Entwicklungen.

Unserer Einschätzung nach werden automobilbezogene Finanzdienstleistungen im Jahr 2025 – im Zusammenspiel mit der Entwicklung der Fahrzeugmärkte – eine hohe Bedeutung für den weltweiten Fahrzeugabsatz haben.

Wir rechnen damit, dass die Zahl der Auslieferungen an Kunden des Volkswagen Konzerns im Jahr 2025 unter herausfordernden Marktbedingungen in der Größenordnung des Vorjahres liegen wird.

Herausforderungen ergeben sich insbesondere aus einem Umfeld politischer Unsicherheit, zunehmenden Handelsbeschränkungen und geopolitischen Spannungen, der steigenden Wettbewerbsintensität, volatilen Rohstoff-, Energie- und Devisenmärkten sowie aus verschärften emissionsbezogenen Anforderungen.

Wir erwarten für den Volkswagen Konzern und das Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge im Jahr 2025, dass die Umsatzerlöse das Vorjahr um bis zu 5% übertreffen. Die operative Umsatzrendite für den Konzern wird voraussichtlich zwischen 5,5 und 6,5% liegen, im Segment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge zwischen 6 und 7%. Für das Segment Nutzfahrzeuge gehen wir bei auf dem Vorjahresniveau liegenden Umsatzerlösen von einer operativen Umsatzrendite zwischen 7,5 und 8,5% aus. Für den Konzernbereich Finanzdienstleistungen rechnen wir mit bis zu 5% über dem Vorjahr liegenden Umsatzerlösen und einem Operativen Ergebnis in der Größenordnung von 4,0 Mrd. €.

Im Konzernbereich Automobile gehen wir für 2025 davon aus, dass die Investitionsquote zwischen 12 und 13% liegt. Den Netto-Cashflow des Jahres 2025 erwarten wir zwischen 2 und 5 Mrd. €. Darin enthalten sind sowohl Liquiditätsabflüsse für Zukunftsinvestitionen als auch für Restrukturierungsmaßnahmen. Die Nettoliquidität im Konzernbereich Automobile wird 2025 voraussichtlich zwischen 34 und 37 Mrd. € liegen. Es ist unverändert unser Ziel, unsere solide Finanzierungs- und Liquiditätspolitik fortzusetzen.

Mögliche Effekte auf Umsatz, Ergebnis und Cashflow aus angekündigten beziehungsweise bereits in Kraft getretenen erhöhten Importzöllen insbesondere in den USA sind in der Prognose weiterhin nicht enthalten, da die weiteren Entwicklungen sowie die Effekte und ihre Wechselwirkungen daraus aktuell nicht abschließend beurteilt werden können.

Dieser Bericht enthält Aussagen zum künftigen Geschäftsverlauf des Volkswagen Konzerns. Diesen Aussagen liegen Annahmen zur Entwicklung der wirtschaftlichen, politischen und rechtlichen Rahmenbedingungen einzelner Länder, Wirtschaftsräume und Märkte, insbesondere für die Automobilbranche, zugrunde, die wir auf Basis der uns vorliegenden Informationen getroffen haben und die wir zurzeit als realistisch ansehen. Die Einschätzungen sind mit Risiken behaftet und die tatsächliche Entwicklung kann von der erwarteten abweichen. Sollten sich wesentliche Parameter bezüglich unserer wichtigsten Absatzmärkte ändern oder sich wesentliche Veränderungen bei den für den Volkswagen Konzern relevanten Währungskursverhältnissen, Preisen für Energie- und sonstige Rohstoffe oder in der Teileversorgung ergeben, wird das unsere Geschäftsentwicklung entsprechend beeinflussen. Darüber hinaus kann es auch zu Abweichungen von der voraussichtlichen Geschäftsentwicklung kommen, wenn sich die im Geschäftsbericht 2024 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. Wir übernehmen keine über die gesetzlichen Anforderungen hinausgehende Verpflichtung, die in diesem Bericht gemachten zukunftsbezogenen Aussagen zu aktualisieren.

Markengruppen und Geschäftsfelder

UMSATZERLÖSE UND OPERATIVES ERGEBNIS NACH MARKENGRUPPEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Der Volkswagen Konzern erwirtschaftete im Zeitraum Januar bis März 2025 Umsatzerlöse in Höhe von 77,6 (75,5) Mrd. €. Das Operative Ergebnis lag bei 2,9 (4,6) Mrd. €.

Im Berichtszeitraum setzte die Markengruppe Core 1,2 (1,2) Mio. Fahrzeuge ab, die Umsatzerlöse stiegen auf 35,3 (32,8) Mrd. €. Das Operative Ergebnis belief sich auf 1,1 (2,1) Mrd. €.

Der Absatz der Marke Volkswagen Pkw lag im ersten Quartal 2025 mit 726 (695) Tsd. Fahrzeugen über dem Niveau des Vorjahres. Der T-Cross und der Tiguan verzeichneten Zuwächse. Auch die vollelektrischen Modelle ID.4 und ID.7 wurden verstärkt nachgefragt. Der Tayron wurde erfolgreich im Markt eingeführt. Die Umsatzerlöse waren mit 21,2 (19,3) Mrd. € höher als im Vorjahr. Das Operative Ergebnis ging auf 112 (746) Mio. € zurück. Neben Belastungen aus Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieseldispute wirkte die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung in Europa negativ auf das Ergebnis. Zudem wurde es durch Aufwendungen aus der Bewertung von im Transport befindlichen Fahrzeugen aufgrund der ab Anfang April 2025 in den Vereinigten Staaten eingeführten Einfuhrzölle belastet.

BERICHTSSTRUKTUR DES VOLKSWAGEN KONZERNS



WESENTLICHE ZAHLEN NACH MARKENGRUPPEN UND GESCHÄFTSFELDERN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024 ¹
Markengruppe Core	1.224	1.192	35.340	32.773	1.118	2.082
Markengruppe Progressive	277	243	15.431	13.725	537	466
Markengruppe Sport Luxury ²	65	71	7.819	8.144	678	1.207
CARIAD	–	–	237	179	–755	–552
Battery	–	–	2	0	–213	–79
TRATON Nutzfahrzeuge	73	81	10.326	11.477	640	1.037
At Equity einbezogene Gesellschaften China ³	610	649	–	–	–	–
Volkswagen Group Mobility	–	–	14.866	13.780	948	786
Sonstiges ⁴	–149	–155	–6.464	–4.617	–80	–395
Volkswagen Konzern	2.100	2.081	77.558	75.461	2.873	4.552

1 Vorjahr angepasst.

2 Inklusive Porsche Finanzdienstleistungen: Umsatz 8.858 (9.011) Mio. €, Operatives Ergebnis 762 (1.282) Mio. €.

3 Die Umsatzerlöse und Operativen Ergebnisse der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns nicht enthalten, diese Gesellschaften erzielten ein anteiliges Operatives Ergebnis von 272 (429) Mio. €.

4 Im Operativen Ergebnis im Wesentlichen ergebniswirksame konzerninterne Posten, insbesondere aus der Eliminierung von Zwischengewinnen, inklusive Abschreibungen auf identifizierte Vermögenswerte im Rahmen der Kaufpreisallokationen sowie den Marken nicht zugeordnete Gesellschaften.

WESENTLICHE ZAHLEN DER MARKENGRUPPE CORE

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE		OPERATIVES ERGEBNIS	
	2025	2024	2025	2024	2025	2024 ¹
Volkswagen Pkw	726	695	21.226	19.264	112	746
Škoda	276	268	7.259	6.574	546	535
SEAT/CUPRA	158	164	3.895	3.803	5	226
Volkswagen Nutzfahrzeuge	109	122	4.138	4.170	37	398
Tech. Components	–	–	5.972	5.418	387	207
Konsolidierung	–46	–57	–7.149	–6.456	32	–29
Markengruppe Core	1.224	1.192	35.340	32.773	1.118	2.082

1 Vorjahr angepasst.

Im Berichtszeitraum setzte Škoda insgesamt 276 (268) Tsd. Fahrzeuge ab. Die Modelle Fabia und Kodiaq verzeichneten starke Zuwächse. Die Produktion des Elroq und der neuen Enyaq Familie ist angelaufen, beide Modelle wurden verstärkt nachgefragt. Die Umsatzerlöse legten um 10,4% auf 7,3 Mrd.€ zu. Das Operative Ergebnis lag mit 546 (535) Mio. € volumenbedingt über dem Niveau des Vorjahres.

Der Absatz von SEAT/CUPRA belief sich in den ersten drei Monaten 2025 auf 158 (164) Tsd. Fahrzeuge. Der für Audi gefertigte A1 ist darin enthalten. Der SEAT Leon und der CUPRA Born verzeichneten eine steigende Nachfrage. Auch der vollelektrische CUPRA Tavascan und der CUPRA Terramar waren beliebt. Die Umsatzerlöse lagen mit 3,9 Mrd.€ um 2,4% über dem Vorjahreswert. Das Operative Ergebnis ging mixbedingt auf 5 (226) Mio.€ zurück. Zudem wirkte ein schwieriges Marktumfeld mit gestiegenem Wettbewerbsdruck belastend.

Im ersten Quartal 2025 gab der Absatz von Volkswagen Nutzfahrzeuge auf weltweit 109 (122) Tsd. Einheiten nach. Der vollelektrische ID. Buzz und der neue Multivan konnten Zuwächse verzeichnen. Die Umsatzerlöse lagen mit 4,1 (4,2) Mrd.€ in der Größenordnung des Vorjahres. Das Operative Ergebnis sank auf 37 (398) Mio.€, was neben dem Volumen insbesondere aus der Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung in Europa resultierte.

Die Umsatzerlöse von Tech. Components beliefen sich im Zeitraum Januar bis März 2025 auf 6,0 (5,4) Mrd. €. Das Operative Ergebnis war mit 387 (207) Mio. € höher als im Vorjahr, was im Wesentlichen aus positiven Volumen- und Mixeffekten resultierte.

Der Absatz der Markengruppe Progressive (Audi, Bentley, Lamborghini, Ducati) belief sich im Berichtszeitraum auf weltweit 277 (243) Tsd. Automobile. Zuwächse verzeichneten vor allem die Modellreihen A5, Q6 e-tron, Q7 und Q8. Der neue Q5 und der vollelektrische A6 e-tron wurden erfolgreich eingeführt. Die neuen Modelle werden im Laufe des Jahres sukzessive volumenwirksam. Ducati verkaufte im Berichtszeitraum 12,9 (14,4) Tsd. Motorräder. Die Umsatzerlöse lagen bei 15,4 (13,7) Mrd. €. Das Operative Ergebnis ist von zahlreichen Modellwechseln beeinflusst und lag bei 537 (466) Mio. €.

Die Markengruppe Sport Luxury (Porsche Automobile) setzte im ersten Quartal 2025 weltweit 65 (71) Tsd. Fahrzeuge ab. Der Macan und der Panamera wurden stärker nachgefragt als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse verringerten sich auf 7,8 (8,1) Mrd. € und das Operative Ergebnis auf 0,7 (1,2) Mrd. €. Ursachen waren im Wesentlichen ein geringeres Absatzvolumen aufgrund der weiterhin herausfordernden Marktsituation in China sowie gestiegene Materialkosten, höhere ergebniswirksame Entwicklungsleistungen und Aufwendungen zur Anpassung der Unternehmensorganisation.

Die Umsatzerlöse von CARIAD erhöhten sich im Zeitraum Januar bis März 2025 auf 237 (179) Mio. €, was im Wesentlichen auf gestiegene Lizenzerlöse der CARIAD-Software zurückzuführen ist. Das Operative Ergebnis von -755 (-552) Mio. € ist im Wesentlichen von Aufwendungen für Restrukturierungsmaßnahmen beeinflusst, die ein notwendiger Baustein für die erfolgreiche Transformation der CARIAD sind.

Im Geschäftsfeld Battery sind die weltweiten Batterieaktivitäten des Konzerns – die zukünftige Fertigung von Batteriezellen sowie weitere Aktivitäten entlang der Batterie-Wertschöpfungskette – zusammengefasst. Das Operative Ergebnis von Battery lag im Berichtszeitraum infolge des Aufbaus des Geschäftsfelds im Wesentlichen fixkostenbedingt bei -213 (-79) Mio. €.

Der Absatz von TRATON Nutzfahrzeuge (Scania, MAN, International (ehemals Navistar), Volkswagen Truck & Bus) war mit 73 (81) Tsd. Einheiten geringer als im Vorjahr. Die Umsatzerlöse sanken um 10,0% auf 10,3 Mrd. €. Das Operative Ergebnis ging im Wesentlichen volumenbedingt auf 0,6 (1,0) Mrd. € zurück.

Die Zahl der im Finanzierungs-, Leasing-, Service- und Versicherungsgeschäft der Volkswagen Group Mobility neu abgeschlossenen Verträge belief sich im Berichtszeitraum auf 2,6 (2,4) Mio. Kontrakte. Die Penetrationsrate als Anteil der geleasten oder finanzierten Fahrzeuge am relevanten Auslieferungsvolumen des Konzerns stieg bei gleichgebliebenen Vergabegrundsätzen auf 35,9 (34,5)%. Ende März 2025 war der Gesamtvertragsbestand mit 26,8 (26,7) Mio. Kontrakten höher als am 31. Dezember 2024. Im Bereich Kundenfinanzierung/Leasing lag der Vertragsbestand bei 10,2 (10,2) Mio. Kontrakten, im Bereich Service/Versicherungen waren es 16,5 (16,5) Mio. Kontrakte. Am 31. März 2025 verzeichnete die Volkswagen Bank 1,9 (1,9) Mio. Einlagenkonten im Bestand. Das Operative Ergebnis legte auf 948 (786) Mio. € zu. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus dem gestiegenen Volumen.

ABSATZ UND UMSATZERLÖSE NACH MÄRKTEN

In der Region Europa/Übrige Märkte lag der Absatz des Volkswagen Konzerns im ersten Quartal 2025 mit 1,0 (1,0) Mio. Fahrzeugen in der Größenordnung des Vorjahres. Die Umsatzerlöse stiegen auf 49,6 (47,5) Mrd. €, was im Wesentlichen aus höheren Umsatzerlösen im Finanzdienstleistungsbereich resultierte.

Auf den Märkten Nordamerikas setzte der Volkswagen Konzern im Berichtszeitraum 0,2 (0,2) Mio. Fahrzeuge ab. Die Umsatzerlöse lagen bei 14,6 (13,9) Mrd. €.

Im Zeitraum Januar bis März 2025 war der Absatz in Südamerika mit 140 (120) Tsd. Fahrzeugen höher als ein Jahr zuvor. In der Folge nahmen die Umsatzerlöse auf 4,6 (4,1) Mrd. € zu.

In der Region Asien-Pazifik ging der Absatz des Volkswagen Konzerns – einschließlich der At Equity einbezogenen Gesellschaften in China – im Berichtszeitraum um 4,4% auf 0,7 Mio. Fahrzeuge zurück. Die Umsatzerlöse beliefen sich auf 8,8 (10,2) Mrd. €. Darin nicht enthalten sind die Umsatzerlöse unserer At Equity einbezogenen Gesellschaften in China.

Im ersten Quartal 2025 wirkten sich Sicherungsgeschäfte zur Absicherung von Umsatzerlösen des Volkswagen Konzerns in Fremdwährung mit -0,2 (-0,1) Mrd. € negativ aus.

WESENTLICHE ZAHLEN NACH MÄRKTEN

Tsd. Fahrzeuge/Mio. €	ABSATZ		UMSATZERLÖSE	
	2025	2024	2025	2024
Europa/Übrige Märkte	1.032	995	49.648	47.489
Nordamerika	209	214	14.610	13.854
Südamerika	140	120	4.618	4.067
Asien-Pazifik ¹	719	752	8.846	10.151
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-	-	-164	-99
Volkswagen Konzern¹	2.100	2.081	77.558	75.461

¹ Die Umsatzerlöse der Joint-Venture-Gesellschaften in China sind in den Werten des Konzerns und des Marktes Asien-Pazifik nicht enthalten.

Konzern-Zwischenabschluss (Kurzfassung)

Gewinn- und Verlustrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. März

Mio. €	2025	2024 ¹
Umsatzerlöse	77.558	75.461
Kosten der Umsatzerlöse	-64.758	-61.948
Bruttoergebnis	12.800	13.513
Vertriebskosten	-5.425	-5.105
Verwaltungskosten	-3.344	-3.359
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-1.157	-497
Operatives Ergebnis	2.873	4.552
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	121	259
Zinsergebnis und Übriges Finanzergebnis	116	326
Finanzergebnis	236	585
Ergebnis vor Steuern	3.109	5.136
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	-923	-1.458
Ergebnis nach Steuern	2.186	3.678
davon entfallen auf		
Minderheiten	204	281
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	151	163
Aktionäre der Volkswagen AG	1.831	3.235
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Stammaktie in €²	3,63	6,43
Unverwässertes/verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie in €²	3,69	6,49

- 1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).
2 Das Ergebnis je Aktie wird in der Anhangangabe „Ergebnis je Aktie“ erläutert.

Gesamtergebnisrechnung vom 1. Januar bis 31. März

Mio. €	2025	2024 ¹
Ergebnis nach Steuern	2.186	3.678
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen		
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen vor Steuern	2.731	853
Latente Steuern auf im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen	-827	-246
Im Eigenkapital erfasste Neubewertungen aus Pensionsplänen nach Steuern	1.904	606
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten		
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten vor Steuern	381	-307
Latente Steuern auf nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten	-93	76
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Eigenkapitalinstrumenten nach Steuern	288	-231
Nicht reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	1	1
Nicht reklassifizierbare Gewinne/Verluste	2.194	376
Währungsumrechnungsdifferenzen		
Im Eigenkapital erfasste Gewinne/Verluste aus der Währungsumrechnung	-764	356
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	2	44
Währungsumrechnungsdifferenzen vor Steuern	-762	401
Latente Steuern auf Währungsumrechnungsdifferenzen	-5	2
Währungsumrechnungsdifferenzen nach Steuern	-766	402
Sicherungsgeschäfte		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI I)	905	275
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI I)	-171	-170
Cashflow-Hedges (OCI I) vor Steuern	735	104
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI I)	-199	-22
Cashflow-Hedges (OCI I) nach Steuern	536	82
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen (OCI II)	-140	-171
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen (OCI II)	210	235
Cashflow-Hedges (OCI II) vor Steuern	70	64
Latente Steuern auf Cashflow-Hedges (OCI II)	-36	-21
Cashflow-Hedges (OCI II) nach Steuern	34	44
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten		
Im Eigenkapital erfasste Fair Value Änderungen	18	-12
In die Gewinn- und Verlustrechnung übernommen	-5	0
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten vor Steuern	13	-12
Latente Steuern auf reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten	-1	5
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus der Fair Value Bewertung von Fremdkapitalinstrumenten nach Steuern	12	-7
Reklassifizierbare im Eigenkapital erfasste Erträge und Aufwendungen aus At Equity bewerteten Anteilen nach Steuern	30	57
Reklassifizierbare Gewinne/Verluste	-154	578
Sonstiges Ergebnis vor Steuern	3.200	1.160
Latente Steuern auf das Sonstige Ergebnis	-1.160	-206
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	2.039	954
Gesamtergebnis	4.225	4.633
davon entfallen auf		
Minderheiten	364	256
Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	151	163
Aktionäre der Volkswagen AG	3.710	4.214

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

Bilanz des Volkswagen Konzerns zum 31. März 2025 und zum 31. Dezember 2024

Mio. €	2025	2024
Aktiva		
Langfristige Vermögenswerte	390.224	387.674
Immaterielle Vermögenswerte	94.059	93.333
Sachanlagen	70.815	71.452
Vermietete Vermögenswerte	74.893	73.193
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	100.625	101.087
Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien, At Equity bewertete Anteile und sonstige Beteiligungen, sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	49.831	48.610
Kurzfristige Vermögenswerte	249.146	245.231
Vorräte	60.830	56.720
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	68.308	68.855
Sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	55.337	52.033
Wertpapiere und Termingeldanlagen	27.915	27.326
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	36.756	40.296
Bilanzsumme	639.370	632.905
Passiva		
Eigenkapital	201.136	196.731
Eigenkapital der Aktionäre der Volkswagen AG	171.739	168.404
Eigenkapital der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	13.857	13.890
Eigenkapital der Anteilseigner der Volkswagen AG	185.595	182.294
Anteile von Minderheiten am Eigenkapital	15.541	14.437
Langfristige Schulden	210.894	219.134
Finanzschulden	131.439	137.061
Rückstellungen für Pensionen	24.859	27.602
Sonstige Schulden	54.597	54.472
Kurzfristige Schulden	227.340	217.039
Finanzschulden	120.615	117.020
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	33.689	29.772
Sonstige Schulden	73.036	70.247
Bilanzsumme	639.370	632.905

Eigenkapitalentwicklung¹

ÜBRIGE RÜCKLAGEN

Mio. €	SICHERUNGSGESCHÄFTE												Summe Eigenkapital
	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinn- rücklagen	Währungs- umrechnung	Cash-flow Hedges (OCI I)	Abgegrenzte Kosten der Sicherungs- beziehung (OCI II)	Eigenkapital- und Fremdkapital- instrumente	At Equity bewertete Anteile	Anteile der Hybridkapital- geber der Volkswagen AG	Anteile der Anteils- eigner der Volkswagen AG	Anteile von Minderheiten		
Stand am 01.01.2024	1.283	14.551	147.830	-3.431	1.472	-676	-966	476	15.155	175.694	14.218	189.912	
Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8	-	-	-726	-	-	-	-	-	-	-726	-	-726	
Stand nach Anpassung am 01.01.2024	1.283	14.551	147.104	-3.431	1.472	-676	-966	476	15.155	174.968	14.218	189.186	
Ergebnis nach Steuern	-	-	3.235	-	-	-	-	-	163	3.398	281	3.678	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	584	397	134	42	-235	57	-	979	-25	954	
Gesamtergebnis	-	-	3.818	397	134	42	-235	57	163	4.377	256	4.633	
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	35	35	
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-185	-185	-	-185	
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungquote	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Übrige Veränderungen	-	-	52	-	-	-	-	-	-	52	-	52	
Stand am 31.03.2024	1.283	14.551	150.975	-3.034	1.606	-634	-1.201	533	15.133	179.212	14.509	193.721	
Stand am 01.01.2025	1.283	14.551	155.130	-2.156	466	-267	-906	303	13.890	182.294	14.437	196.731	
Ergebnis nach Steuern	-	-	1.831	-	-	-	-	-	151	1.982	204	2.186	
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	1.851	-757	400	47	300	39	-	1.879	160	2.039	
Gesamtergebnis	-	-	3.682	-757	400	47	300	39	151	3.861	364	4.225	
Abgang von Eigenkapitalinstrumenten	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Kapitalerhöhungen/-herabsetzungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Dividendenausschüttungen	-	-	-	-	-	-	-	-	-185	-185	-	-185	
Kapitaltransaktionen mit Änderung der Beteiligungquote	-	-	-431	48	0	0	14	0	-	-368	726	358	
Übrige Veränderungen	-	-	-7	-	-	-	-	1	-	-7	13	6	
Stand am 31.03.2025	1.283	14.551	158.373	-2.865	866	-220	-592	342	13.857	185.595	15.541	201.136	

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

Kapitalflussrechnung des Volkswagen Konzerns vom 1. Januar bis 31. März

Mio. €	2025	2024 ¹
Anfangsbestand Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	40.296	43.522
Ergebnis vor Steuern	3.109	5.136
Ertragsteuerzahlungen	-1.712	-1.789
Abschreibungen ²	7.798	7.255
Veränderung der Pensionen	1	45
Ergebnis aus der At-Equity-Bewertung	-229	-259
Sonstige zahlungsunwirksame Aufwendungen und Erträge sowie Umgliederungen	-269	47
Brutto-Cashflow	8.700	10.436
Veränderung Working Capital	-5.723	-8.670
Veränderung der Vorräte	-4.541	-5.515
Veränderung der Forderungen	-3.577	-2.805
Veränderung der Verbindlichkeiten	7.895	4.100
Veränderung der sonstigen Rückstellungen	143	68
Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte (ohne Abschreibungen)	-5.486	-3.963
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	-156	-555
Cashflow laufendes Geschäft	2.976	1.766
Investitionstätigkeit laufendes Geschäft	-5.587	-5.953
davon: Investitionen in Immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten), Sachanlagen und Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien	-2.866	-2.787
Entwicklungskosten (aktiviert)	-2.222	-2.834
Erwerb und Verkauf von Beteiligungen	-757	-567
Netto-Cashflow³	-2.610	-4.187
Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	-298	-274
Investitionstätigkeit	-5.884	-6.227
Finanzierungstätigkeit	-306	12.029
davon: Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	358	-
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-21	35
Wechselkursbedingte Änderungen der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-325	100
Veränderung der Risikovorsorge auf Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-1	1
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-3.541	7.669
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31.03.⁴	36.756	51.191
Wertpapiere und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen	45.003	42.426
Bruttoliquidität	81.759	93.617
Kreditstand	-252.053	-246.630
Nettoliquidität am 31.03.⁵	-170.294	-153.013
nachrichtlich am 01.01.	-169.122	-147.433

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

2 Saldiert mit Zuschreibungen.

3 Netto-Cashflow: Cashflow laufendes Geschäft abzüglich Investitionstätigkeit laufendes Geschäft (Investitionstätigkeit ohne Veränderung der Geldanlagen in Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen).

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

5 Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen gegen verbundene Unternehmen und Joint Ventures abzüglich Kreditstand (lang- und kurzfristige Finanzschulden).

Die Kapitalflussrechnung wird in der Anhangangabe zur Kapitalflussrechnung erläutert.

Anhang

des Volkswagen Konzern-Zwischenabschlusses zum 31. März 2025

Rechnungslegung nach IFRS Accounting Standards (IFRS)

Die Volkswagen AG hat gemäß der Verordnung 1606/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates ihren Konzernabschluss für das Jahr 2024 nach den durch die Europäische Union übernommenen internationalen Rechnungslegungsstandards, den IFRS Accounting Standards (IFRS), erstellt. Dementsprechend wurde auch dieser Konzern-Zwischenabschluss zum 31. März 2025 in Übereinstimmung mit IAS 34 (Zwischenberichterstattung) erstellt und enthält einen gegenüber dem Konzernabschluss verkürzten Berichtsumfang.

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

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

Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden

Die Volkswagen AG hat alle von der EU übernommenen und ab dem 1. Januar 2025 verpflichtend anzuwendenden Rechnungslegungsnormen umgesetzt.

Für den vorliegenden Konzern-Zwischenabschluss wurde ein Abzinsungssatz für Pensionsrückstellungen im Inland in Höhe von 3,9 % (31. Dezember 2024: 3,4 %) verwendet.

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 2024 angewandt. Eine detaillierte Beschreibung dieser Methoden ist im Anhang des Konzernabschlusses 2024 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“ veröffentlicht. Darüber hinaus sind die Auswirkungen neuer Standards unter der Angabe „Nicht angewendete neue beziehungsweise geänderte IFRS“ näher beschrieben. Der Konzernabschluss 2024 ist auch im Internet unter www.volkswagen-group.com/investoren abrufbar.

Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8

Im Vorjahr wurde festgestellt, dass Verpflichtungen zur Gewährung von Nebenleistungen bei der Ermittlung der Rückstellung für Zeitwertguthaben nicht vollumfänglich berücksichtigt wurden. Der Fehler wurde im Konzernabschluss 2024 in Übereinstimmung mit IAS 8 korrigiert, indem die betroffenen Posten des Konzernabschlusses für die Vorjahre entsprechend angepasst wurden.

Aus der retrospektiven Korrektur resultierte eine Veränderung des Eigenkapitals jeweils zum 31. Dezember 2023/1. Januar 2024 sowie zum 1. Januar 2023. Diese ist auf die Erhöhung der Sonstigen Rückstellungen sowie die Erfassung von latenten Ertragssteueransprüchen zurückzuführen. Eine Quantifizierung dieser Auswirkungen ist im Anhang des Konzernabschlusses 2024 unter der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“ veröffentlicht. Auf die Gewinn- und Verlustrechnung, die Gesamtergebnisrechnung und die Kapitalflussrechnung hat die Berücksichtigung der zusätzlichen Nebenleistungen keine wesentlichen Auswirkungen. Die Vergleichsperiode wurde im Konzern-Zwischenabschluss zum 31. März 2025 entsprechend angepasst.

Wesentliche Ereignisse

DIESELTHEMATIK

Am 18. September 2015 veröffentlichte die US-amerikanische Umweltschutzbehörde (Environmental Protection Agency, EPA) eine „Notice of Violation“ und gab öffentlich bekannt, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit 2,0 l Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns in den USA Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Danach erfolgten weitere Meldungen zum Umfang der Dieselthematik. Detaillierte Erläuterungen finden sich im Konzernabschluss 2024 unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 wurde im Zusammenhang mit der Dieselthematik ein Aufwand in Höhe von 0,2 Mrd. € erfasst. Ab dem Geschäftsjahr 2025 werden Effekte aus der Dieselthematik nicht mehr als Sondereinflüsse gesondert angegeben.

Weitere Angaben zu den Rechtsstreitigkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik finden sich unter der Angabe „Rechtsstreitigkeiten“.

RESTRUKTURIERUNG IM VOLKSWAGEN KONZERN

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 hat der Volkswagen Konzern Restrukturierungsaufwendungen in Höhe von 0,4 Mrd. € im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis erfasst, die vornehmlich auf die CARIAD SE und die AUDI AG entfallen. Gegenläufig wirkten in diesem Zusammenhang die Erträge aus der Auflösung von personalbezogenen Rückstellungen bei der AUDI AG in Höhe von 0,2 Mrd. €, die im Wesentlichen in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst wurden.

AUSWIRKUNGEN AUS DEN ERHÖHTEN IMPORTZÖLLEN DER USA

Die US-Regierung hat am 27. März 2025 angekündigt, zukünftig einen Zoll in Höhe von 25 % auf importierte Fahrzeuge und Fahrzeugteile zu erheben. Ab dem 3. April 2025 trat der erhöhte Zoll auf importierte Fahrzeuge in Kraft. Die Umsetzung der erhöhten Zölle auf Fahrzeugteile wird ab dem 3. Mai 2025 erwartet. Auf den Zwischenabschluss zum 31. März 2025 ergeben sich hieraus im Wesentlichen Auswirkungen auf die verlustfreie Bewertung von Fahrzeugen im Vorratsbestand in Höhe von 0,1 Mrd. €.

CO₂-FLOTTENREGULIERUNG

Im ersten Quartal des Geschäftsjahres 2025 wurden für Europa Aufwendungen für die Bildung von Rückstellungen im Zusammenhang mit der CO₂-Flottenregulierung in Höhe von 0,6 Mrd. € in den Kosten der Umsatzerlöse erfasst. Die Bewertung der Rückstellungen basiert dabei auf den aktuellen Regularien der EU und berücksichtigt noch nicht die geplanten Gesetzesänderungen der EU-Kommission.

PLATZIERUNG TRATON SE AKTIEN

Im März 2025 hat Volkswagen über seine Tochtergesellschaft Volkswagen International Luxembourg S.A., Strassen/Luxemburg die Platzierung von 11 Millionen Aktien der TRATON SE, München (TRATON SE) zu einem Preis von 32,75 € pro Aktie im Gesamtwert in Höhe von 360 Mio. € abgeschlossen. Die Platzierung entspricht einem Anteil am Grundkapital der TRATON SE in Höhe von 2,2 % und reduziert die direkte Beteiligung an der TRATON SE von 89,7 % auf 87,5 %. Volkswagen hat im Zusammenhang mit der Transaktion die Absicht geäußert, mittelfristig einen Anteil von 75 % plus 1 Aktie zu halten.

NORTHVOLT AB

Das schwedische Unternehmen Northvolt AB, Stockholm/Schweden, an dem der Volkswagen Konzern beteiligt ist, hat am 12. März 2025 in Schweden Insolvenz angemeldet. Zum 31. März 2025 wurde im Konzernabschluss daraufhin die Einbeziehung der Beteiligung nach der Equity Methode beendet. Daraus ergibt sich ein nicht zahlungswirksamer Aufwand in Höhe von 0,1 Mrd. €, der im Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen ausgewiesen ist. Der Aufwand resultiert im Wesentlichen aus der Realisierung von bisher erfolgsneutral erfassten Währungsumrechnungseffekten, welche aus den übrigen Rücklagen aus At Equity bewerteten Anteilen in das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen umgegliedert wurden. Der Beteiligungsbuchwert wurde bereits im Geschäftsjahr 2024 vollständig wertberichtigt.

Konzernkreis

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

Erläuterungen zum Konzern-Zwischenabschluss

1. Umsatzerlöse

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. QUARTAL 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	43.974	6.909	-	50.883	-	-5.367	45.516
Originalteile	4.161	1.724	-	5.885	-	-50	5.835
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	3.535	417	6.596	10.548	-	-1.213	9.335
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	2.951	227	-	3.178	-	-22	3.156
Power Engineering	2	-	-	2	1.126	0	1.128
Motorräder	197	-	-	197	-	0	197
Vermiet- und Leasinggeschäft	239	355	5.428	6.022	1	-416	5.607
Zinsen und ähnliche Erträge	61	0	3.639	3.700	-	-183	3.517
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-166	-2	-	-168	-	5	-164
Sonstige Umsatzerlöse	2.584	697	240	3.521	551	-640	3.432
	57.538	10.326	15.903	83.767	1.678	-7.887	77.558

STRUKTUR DER UMSATZERLÖSE DES KONZERNS 1. QUARTAL 2024¹

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienst- leistungen	Summe Berichts- segmente	Sonstige operative Gesell- schaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Fahrzeuge	40.346	7.926	-	48.272	-	-4.087	44.185
Originalteile	4.204	1.738	-	5.942	-	-49	5.893
Gebrauchtfahrzeuge und Fremdprodukte	3.502	570	6.114	10.185	-	-1.021	9.164
Motoren, Aggregate und Teillieferungen	3.191	247	-	3.438	-	-23	3.415
Power Engineering	-	-	-	-	971	0	971
Motorräder	217	-	-	217	-	-	217
Vermiet- und Leasinggeschäft	195	366	4.884	5.446	0	-363	5.083
Zinsen und ähnliche Erträge	65	0	3.569	3.635	-	-246	3.389
Sicherungsgeschäfte Umsatzerlöse	-142	-2	-	-144	-	45	-99
Sonstige Umsatzerlöse	2.648	632	169	3.449	445	-651	3.243
	54.226	11.477	14.736	80.439	1.416	-6.395	75.461

1 Die Vorjahreswerte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur (siehe Erläuterungen unter der Angabe „Segmentberichterstattung“).

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

2. Kosten der Umsatzerlöse

In den Kosten der Umsatzerlöse sind die dem Finanzdienstleistungsgeschäft zuzuordnenden Zinsaufwendungen in Höhe von 2.437 Mio. € (Vorjahr: 2.545 Mio. €) enthalten.

Darüber hinaus werden in den Kosten der Umsatzerlöse neben den planmäßigen auch außerplanmäßige Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten, Sachanlagen und Vermietete Vermögenswerte berücksichtigt. Die außerplanmäßigen Abschreibungen belaufen sich auf insgesamt 261 Mio. € (Vorjahr: 271 Mio. €), die im Wesentlichen im Sonstigen betrieblichen Ergebnis und in den Kosten der Umsatzerlöse ausgewiesen sind.

3. Forschungs- und Entwicklungskosten

Mio. €	1. QUARTAL		
	2025	2024	%
Forschungs- und Entwicklungskosten gesamt	4.920	6.008	- 18,1
davon: aktivierte Entwicklungskosten	2.222	2.834	- 21,6
Aktivierungsquote in %	45,2	47,2	
Abschreibungen auf aktivierte Entwicklungskosten	1.669	1.442	+ 15,8
Ergebniswirksam verrechnete Forschungs- und Entwicklungskosten	4.368	4.616	- 5,4

4. Ergebnis je Aktie

Das unverwässerte Ergebnis je Aktie errechnet sich aus der Division des Ergebnisanteils der Aktionäre der Volkswagen AG und der gewichteten durchschnittlichen Anzahl der sich während des Berichtszeitraums in Umlauf befindenden Stamm- und Vorzugsaktien. Da im Berichtszeitraum keine Sachverhalte vorlagen, aus denen Verwässerungseffekte auf die Anzahl der Aktien resultierten, entspricht das verwässerte Ergebnis je Aktie dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

Gemäß § 27 Abs. 2 Ziffer 3 der Satzung der Volkswagen AG steht der Vorzugsaktie eine um 0,06 € höhere Dividende als der Stammaktie zu.

		1. QUARTAL	
		2025	2024 ¹
Gewichtete durchschnittliche Anzahl von:			
Stammaktien – unverwässert/verwässert	Stück	295.089.818	295.089.818
Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Stück	206.205.445	206.205.445
Ergebnis nach Steuern	Mio. €	2.186	3.678
Anteil von Minderheiten	Mio. €	204	281
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	Mio. €	151	163
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	Mio. €	1.831	3.235
davon: Ergebnisanteil der Stammaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	1.070	1.897
davon: Ergebnisanteil der Vorzugsaktien – unverwässert/verwässert	Mio. €	760	1.338
Ergebnis je Stammaktie – unverwässert/verwässert	€	3,63	6,43
Ergebnis je Vorzugsaktie – unverwässert/verwässert	€	3,69	6,49

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

5. Langfristige Vermögenswerte

ENTWICKLUNG AUSGEWÄHLTER LANGFRISTIGER VERMÖGENSWERTE VOM 1. JANUAR BIS ZUM 31. MÄRZ 2025

Mio. €	Netto- buchwert 01.01.2025	Zugänge/ Änderung Kons.kreis	Abgänge/ Übrige Bewegungen	Abschreibungen	Netto- buchwert 31.03.2025
Immaterielle Vermögenswerte	93.333	2.923	77	2.119	94.059
Sachanlagen	71.452	2.758	724	2.670	70.815
Vermietete Vermögenswerte	73.193	9.788	5.040	3.048	74.893

6. Vorräte

Mio. €	31.03.2025	31.12.2024
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	9.134	8.926
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	5.916	5.100
Fertige Erzeugnisse, Waren	35.865	32.905
Kurzfristiges Vermietvermögen	6.399	6.226
Geleistete Anzahlungen	3.517	3.587
Sicherungsgeschäfte Vorräte	-1	-25
	60.830	56.720

Die in der Berichtsperiode als Aufwand erfassten Wertberichtigungen (ohne Vermietvermögen) betragen 961 Mio. € (31. Dezember 2024: 839 Mio. €). Wesentliche Zuschreibungen waren nicht vorzunehmen.

7. Kurzfristige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte

Mio. €	31.03.2025	31.12.2024
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	23.146	21.130
Übrige sonstige Forderungen und finanzielle Vermögenswerte	32.190	30.904
	55.337	52.033

Von den Forderungen aus Lieferungen und Leistungen entfallen 18,7 Mrd. € (Vorjahr: 15,5 Mrd. €) auf den Konzernbereich Automobile.

Das Operative Ergebnis wurde im Zeitraum vom 1. Januar bis zum 31. März 2025 in Summe mit 458 Mio. € (Vorjahr: 185 Mio. €) aus Wertminderungen und Zuschreibungen auf lang- und kurzfristige finanzielle Vermögenswerte belastet.

8. Eigenkapital

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

Die Anteile von Minderheitsgesellschaftern (nicht beherrschende Anteile) am Eigenkapital entfallen im Wesentlichen auf den Porsche AG Konzern sowie die TRATON GROUP.

Mit der abgeschlossenen Platzierung von Traton SE Aktien im März 2025 erhöhen sich die direkten Anteile von Minderheiten an der TRATON GROUP von 10,3 % auf 12,5 %. Weitere Erläuterungen dazu finden sich unter der Angabe „Wesentliche Ereignisse“.

9. Langfristige Finanzschulden

Mio. €	31.03.2025	31.12.2024
Anleihen und Schuldverschreibungen	101.573	106.945
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	19.097	18.834
Einlagengeschäft	3.510	3.927
Leasingverbindlichkeiten	5.832	5.924
Übrige Finanzschulden	1.427	1.430
	131.439	137.061

10. Kurzfristige Finanzschulden

Mio. €	31.03.2025	31.12.2024
Anleihen und Schuldverschreibungen	49.114	47.534
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	13.493	13.446
Einlagengeschäft	55.675	53.632
Leasingverbindlichkeiten	1.280	1.252
Übrige Finanzschulden	1.052	1.156
	120.615	117.020

11. Angaben zum Fair Value

Die Prinzipien und Methoden zur Fair Value Bewertung sind gegenüber dem Vorjahr grundsätzlich unverändert. Detaillierte Erläuterungen zu den Bewertungsprinzipien und -methoden finden sich im Konzernabschluss 2024 unter der Angabe „Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden“.

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

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

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

Die Ermittlung des Fair Value wird anhand einheitlicher Bewertungsmethoden sowie Bewertungsparameter vorgenommen. Die Durchführung der Fair Value Bewertung bei Finanzinstrumenten der Stufe 2 und Stufe 3 wird auf Basis zentraler Vorgaben in den einzelnen Konzernbereichen durchgeführt.

Überleitung der Bilanzposten zu den Klassen der Finanzinstrumente

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

Der Fair Value der zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente, 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 finanzielle Vermögenswerte und Verbindlichkeiten dem Bilanzwert gleichgesetzt.

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

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. MÄRZ 2025

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	FAIR VALUE	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.03.2025
	Buchwert	Buchwert		Buchwert	Buchwert	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	10.461	10.461
Sonstige Beteiligungen	2.813	-	-	-	4.182	6.995
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25	54.481	55.745	-	46.119	100.625
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.612	6.911	7.008	2.638	-	12.161
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	23.146	23.146	-	-	23.146
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	45.525	45.525	-	22.767	68.308
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.605	14.634	14.634	2.017	-	18.256
Wertpapiere und Termingeldanlagen	27.361	554	554	-	-	27.915
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	36.756	36.756	-	-	36.756
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	-	125.607	124.127	-	5.832	131.439
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.483	2.412	2.417	2.161	-	6.056
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	-	119.334	119.334	-	1.280	120.615
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	33.689	33.689	-	-	33.689
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.071	11.882	11.882	1.516	-	14.469

ÜBERLEITUNG DER BILANZPOSTEN ZU DEN KLASSEN DER FINANZINSTRUMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2024

Mio. €	ZUM FAIR VALUE BEWERTET	ZU FORTGEFÜHRTEN ANSCHAFFUNGSKOSTEN BEWERTET	FAIR VALUE	DERIVATIVE FINANZ- INSTRUMENTE IN SICHERUNGS- BEZIEHUNGEN	KEINER BEWERTUNGS- KATEGORIE ZUGEORDNET	BILANZ- POSTEN ZUM 31.12.2024
	Buchwert	Buchwert		Buchwert	Buchwert	Buchwert
Langfristige Vermögenswerte						
At Equity bewertete Anteile	-	-	-	-	10.269	10.269
Sonstige Beteiligungen	2.460	-	-	-	3.271	5.731
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	33	55.188	56.567	-	45.866	101.087
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.427	6.931	7.069	2.771	-	12.129
Ertragsteuerforderungen	-	-	-	-	409	409
Kurzfristige Vermögenswerte						
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	21.130	21.130	-	-	21.130
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	46.542	46.542	-	22.297	68.855
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.687	14.775	14.775	2.187	-	18.649
Ertragsteuerforderungen	-	10	10	-	2.029	2.038
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.963	363	363	-	-	27.326
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	40.296	40.296	-	-	40.296
Langfristige Schulden						
Finanzschulden	-	131.137	131.680	-	5.924	137.061
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.561	2.405	2.390	2.583	-	6.548
Kurzfristige Schulden						
Finanzschulden	-	115.768	115.768	-	1.252	117.020
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	-	29.772	29.772	-	-	29.772
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	1.160	11.109	11.109	2.095	-	14.364
Ertragsteuerverbindlichkeiten	-	18	18	-	705	724

In der Klasse „Keiner Bewertungskategorie zugeordnet“ werden insbesondere Anteile an At Equity bewerteten Beteiligungen, Anteile an verbundenen nicht konsolidierten Gesellschaften sowie Leasingforderungen erfasst.

Die Leasingforderungen haben einen Buchwert von 68,9 Mrd. € (Vorjahr: 68,2 Mrd. €) und einen Fair Value von 69,9 Mrd. € (Vorjahr: 68,9 Mrd. €).

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

ZUM FAIR VALUE BEWERTETE FINANZIELLE VERMÖGENSWERTE UND SCHULDEN NACH STUFEN

Mio. €	31.03.2025	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	2.813	2.061	0	752
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	25	-	-	25
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.612	-	815	1.798
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	-	-	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	-	-	16
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.605	-	1.223	381
Wertpapiere und Termingeldanlagen	27.361	27.253	108	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.483	-	858	625
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.071	-	725	346

Mio. €	31.12.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige Beteiligungen	2.460	1.795	0	665
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	33	-	-	33
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.427	-	1.015	1.412
Kurzfristige Vermögenswerte				
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	0	-	-	0
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	16	-	-	16
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	1.687	-	1.207	480
Wertpapiere und Termingeldanlagen	26.963	26.850	113	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.561	-	920	640
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.160	-	823	337

DERIVATIVE FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN NACH STUFEN

Mio. €	31.03.2025	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.638	-	2.547	90
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.017	-	2.017	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.161	-	2.061	100
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	1.516	-	1.516	-

Mio. €	31.12.2024	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3
Langfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.771	-	2.697	74
Kurzfristige Vermögenswerte				
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	2.187	-	2.187	-
Langfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.583	-	2.431	152
Kurzfristige Schulden				
Sonstige finanzielle Schulden	2.095	-	2.095	-

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

Die nachfolgende Tabelle gibt eine zusammenfassende Übersicht der Entwicklung der zum Fair Value bewerteten Bilanzposten in der Stufe 3:

ENTWICKLUNG DER ZUM FAIR VALUE BEWERTETEN BILANZPOSTEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2025	2.607	977
Währungsänderungen	-34	-16
Änderung Konsolidierungskreis	0	-
Gesamtergebnis	517	23
erfolgswirksam	434	23
erfolgsneutral	83	-
Zugänge (Zukäufe)	11	-
Realisierungen	-128	-12
Umgliederung in Stufe 2	-	-
Umgliederung Hedge Accounting	-	-
Stand am 31.03.2025	2.972	971
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	434	-23
Sonstiges betriebliches Ergebnis	23	-23
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	23	-23
Finanzergebnis	411	-
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	411	-

Mio. €	Zum Fair Value bewertete finanzielle Vermögenswerte	Zum Fair Value bewertete finanzielle Schulden
Stand am 01.01.2024	1.734	237
Währungsänderungen	10	1
Änderung Konsolidierungskreis	0	-
Gesamtergebnis	-202	45
erfolgswirksam	-205	45
erfolgsneutral	3	-
Zugänge (Zukäufe)	1.068	-
Realisierungen	-20	134
Umgliederung in Stufe 2	-21	-18
Umgliederung Hedge Accounting	-	-
Stand am 31.03.2024	2.569	400
Erfolgswirksam erfasste Ergebnisse	-205	-45
Sonstiges betriebliches Ergebnis	-250	-58
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	-238	-186
Finanzergebnis	46	12
davon entfallen auf zum Bilanzstichtag gehaltene Vermögenswerte/Schulden	40	-

ENTWICKLUNG DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE IN SICHERUNGSBEZIEHUNGEN BASIEREND AUF STUFE 3

Mio. €	Aktive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehung	Passive derivative Finanzinstrumente in Sicherungs- beziehung
Stand am 01.01.2025	74	152
Währungsänderungen	-	-
Änderung Konsolidierungskreis	-	-
Gesamtergebnis	37	-23
erfolgswirksam	1	1
erfolgsneutral	36	-25
Umgliederung nicht Hedge Accounting	-	-
Umgliederung in Stufe 2	-21	-29
Stand am 31.03.2025	90	100

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 beobachtbare Marktkurse zur Bewertung zur Verfügung stehen, sodass keine Extrapolation mehr notwendig ist.

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 31. März 2025 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 12 Mio. € (Vorjahr: 190 Mio. €) und das Eigenkapital um 213 Mio. € (Vorjahr: - 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 zum 31. März 2025 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die unterstellten Unternehmenswerte zum 31. März 2025 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 2 Mio. € (Vorjahr: 2 Mio. €) niedriger ausgefallen.

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

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

Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. März 2025 um 10 % höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 434 Mio. € (Vorjahr: 465 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Gebrauchtwagenpreise der im Restwertsicherungsmodell enthaltenen Fahrzeuge zum 31. März 2025 um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 436 Mio. € (Vorjahr: 495 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die risikoadjustierten Zinssätze der zum Fair Value bewerteten Forderungen zum 31. März 2025 um 100 Basispunkte höher gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 12 Mio. € (Vorjahr: 11 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn die risikoadjustierten Zinssätze zum 31. März 2025 um 100 Basispunkte niedriger gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 12 Mio. € (Vorjahr: 8 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. März 2025 um 10 % höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 7 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn bei den Fahrzeugfinanzierungsprogrammen der entsprechende Fahrzeugpreis zum 31. März 2025 um 10 % niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 7 Mio. € (Vorjahr: 10 Mio. €) niedriger ausgefallen.

Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen zum 31. März 2025 um 10 % besser gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 47 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 9 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn die Ertragslage der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen um 10 % schlechter gewesen wäre, wäre das Eigenkapital 47 Mio. € (Vorjahr: 22 Mio. €) sowie das Ergebnis nach Steuern um 9 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €) geringer ausgefallen.

12. Kapitalflussrechnung

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

Mio. €	31.03.2025	31.03.2024
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	36.756	51.185
Zahlungsmittel zur Veräußerung gehalten	-	7
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	36.756	51.191

In der Finanzierungstätigkeit stehen sich folgende Mittelzuflüsse und Mittelabflüsse gegenüber:

Mio. €	1. QUARTAL	
	2025	2024
Kapitaleinzahlungen/-rückzahlungen	-21	35
Dividendenzahlungen	-185	-185
Kapitaltransaktionen mit Minderheiten	358	-
Aufnahmen von Anleihen	7.698	12.353
Tilgungen von Anleihen	-11.224	-7.308
Aufnahmen von nicht börsennotierten Schuldverschreibungen	3.528	5.107
Tilgungen von nicht börsennotierten Schuldverschreibungen	-1.585	-1.638
Veränderungen der übrigen Finanzschulden	1.456	3.932
Tilgungen von Leasingverbindlichkeiten	-331	-266
	-306	12.029

13. Segmentberichterstattung

Die Segmentabgrenzung folgt der internen Steuerung und Berichterstattung im Volkswagen Konzern. Der Mehrmarkenstrategie folgend wird jede Marke (Geschäftssegment) des Konzerns von einem eigenen Markenvorstand geleitet. Dabei sind die vom Vorstand der Volkswagen AG festgelegten Konzernziele und -vorgaben zu berücksichtigen. Die Segmentberichterstattung besteht ab dem Geschäftsjahr 2025 aus den drei berichtspflichtigen Segmenten Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, Nutzfahrzeuge und Finanzdienstleistungen. Das Segment Power Engineering wird aus Wesentlichkeitsgründen nicht mehr separat berichtet. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

Die Aktivitäten des Segments Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen, Motoren, Fahrzeugsoftware und -batterien, die Produktion und den Vertrieb von Pkw und leichten Nutzfahrzeugen sowie das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen. Im Berichtssegment Pkw und leichte Nutzfahrzeuge erfolgt die Zusammenfassung der einzelnen Marken zu einem berichtspflichtigen Segment insbesondere aufgrund des hohen Maßes an technologischer und wirtschaftlicher Verzahnung im Produktionsverbund. Des Weiteren liegt eine Zusammenarbeit in zentralen Bereichen wie Einkauf, Forschung und Entwicklung oder Treasury vor.

Das Segment Nutzfahrzeuge umfasst vor allem die Entwicklung, die Produktion sowie den Vertrieb von Lastkraftwagen und Bussen, das Geschäft mit entsprechenden Originalteilen sowie damit in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Wie bei den Pkw-Marken besteht eine Zusammenarbeit in den Bereichen Einkauf, Entwicklung und Vertrieb. Weitere Verzahnungen werden angestrebt.

Informationen über andere Geschäftstätigkeiten und Geschäftssegmente, die nicht berichtspflichtig sind, werden unter „Sonstige operative Gesellschaften“ zusammengefasst. Darin enthalten ist im Wesentlichen das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen und Komponenten der Antriebstechnik.

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

Die Überleitung beinhaltet die Konsolidierung zwischen den Segmenten, die nicht allokierte Konzernfinanzierung und die Holdingfunktion. Nicht mehr in der Überleitung enthalten sind andere operative Gesellschaften, die definitionsgemäß keine Segmente darstellen. Diese Gesellschaften werden unter „Sonstige operative Gesellschaften“ erfasst. Das Vorjahr wurde entsprechend angepasst.

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

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

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

BERICHTSSEGMENTE 1. QUARTAL 2025

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienstleistungen	Summe Berichtssegmente	Sonstige operative Gesellschaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	51.592	9.979	14.624	76.195	1.352	12	77.558
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	5.945	347	1.280	7.572	327	-7.899	-
Umsatzerlöse	57.538	10.326	15.903	83.767	1.678	-7.887	77.558
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	1.610	641	1.051	3.302	77	-506	2.873

BERICHTSSEGMENTE 1. QUARTAL 2024^{1,2}

Mio. €	Pkw und leichte Nutzfahrzeuge	Nutzfahrzeuge	Finanzdienstleistungen	Summe Berichtssegmente	Sonstige operative Gesellschaften	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse mit externen Dritten	49.426	11.154	13.684	74.264	1.152	45	75.461
Umsatzerlöse mit anderen Segmenten	4.800	324	1.052	6.176	264	-6.440	-
Umsatzerlöse	54.226	11.477	14.736	80.439	1.416	-6.395	75.461
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	3.273	1.038	881	5.192	92	-733	4.552

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

2 Die Vorjahreswerte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

ÜBERLEITUNGSRECHNUNG^{1,2}

Mio. €	1. QUARTAL	
	2025	2024
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	3.302	5.192
Sonstige operative Gesellschaften	77	92
Konzernfinanzierung	-11	-8
Konsolidierung/Holdingfunktion	-495	-725
Operatives Ergebnis	2.873	4.552
Finanzergebnis	236	585
Konzernergebnis vor Steuern	3.109	5.136

1 Das Vorjahr wurde angepasst (siehe Erläuterungen zu IAS 8 in der Angabe „Vorjahreskorrektur gemäß IAS 8“).

2 Die Vorjahreswerte entsprechen der geänderten Berichtsstruktur.

14. Angaben über Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Die Porsche Automobil Holding SE (Porsche SE) hält 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, trotz der Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG, nicht die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Porsche SE gilt damit als nahestehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Mio. €	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. QUARTAL		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN 1. QUARTAL	
	2025	2024	2025	2024
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	1	1	0	0
Aufsichtsräte	1	1	1	1
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	463	302	666	472
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	3.387	3.980	492	297
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	99	85	660	640
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	2	2	1	1

Mio. €	FORDERUNGEN GEGEN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHL. VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	31.03.2025	31.12.2024	31.03.2025	31.12.2024
Porsche SE und deren Mehrheitsbeteiligungen	0	0	2	2
Aufsichtsräte	0	0	107	123
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	3.027	2.575	2.566	2.334
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	17.048	17.710	4.607	5.004 ¹
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	388	403	1.130	9.194 ¹
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	1	1	1	1

1 Das Vorjahr wurde angepasst.

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen nach Abzug von Quellensteuer in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 4 Mio. €) nicht enthalten.

Die Forderungen gegen Gemeinschaftsunternehmen entfallen im Wesentlichen auf gewährte Darlehen in Höhe von 12.792 Mio. € (31. Dezember 2024: 11.941 Mio. €) sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 3.679 Mio. € (31. Dezember 2024: 3.770 Mio. €). Die Forderungen gegen nicht konsolidierte Tochtergesellschaften resultieren ebenfalls im Wesentlichen aus gewährten Darlehen in Höhe von 2.045 Mio. € (31. Dezember 2024: 2.920 Mio. €) sowie aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 274 Mio. € (31. Dezember 2024: 157 Mio. €).

In den ausstehenden Forderungen gegen nahestehende Personen und Unternehmen sind zweifelhafte Forderungen enthalten, welche in Höhe von 26 Mio. € (Vorjahr: 21 Mio. €) wertberichtigt wurden. Im ersten Quartal 2025 fielen hierfür Aufwendungen in Höhe von 2 Mio. € (Vorjahr: 3 Mio. €) an.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 66 Mio. € (31. Dezember 2024: 73 Mio. €).

Der Volkswagen Konzern hat von Januar bis März 2025 Kapitaleinlagen bei nahestehenden Unternehmen in Höhe von 628 Mio. € (Vorjahr: 402 Mio. €) getätigt.

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

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

15. Rechtsstreitigkeiten

DIESELTHEMATIK

Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)

In dem Verfahren der französischen Verbraucherorganisation Confédération de la Consommation, du Logement et du Cadre de Vie (CLCV) für bis zu 1 Mio. französische Eigentümer und Leasingnehmer von Fahrzeugen mit Motoren des Typs EA 189 gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France, die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG erging im März 2025 ein prozessuales Urteil, mit dem die Opt-In-Sammelklage in Bezug auf die Volkswagen Group France und die Volkswagen AG für zulässig erklärt wurde. Die Klage gegen die Volkswagen Group Automotive Retail France wurde hingegen für unzulässig erachtet. Im weiteren Verlauf des Klageverfahrens wird sich das Gericht der ersten Instanz nun materiellrechtlich mit den hauptsächlich auf Rückabwicklung ohne Nutzungsersatz, hilfsweise auf Schadensersatz von 20-30 % des Kaufpreises, gerichteten Klageansprüchen befassen. Das prozessuale Urteil ist nicht rechtskräftig. Die Entscheidung über die Zulässigkeit der Klage kann im Rahmen einer Berufung gegen das zu erwartende erstinstanzliche Urteil überprüft werden.

WEITERE WESENTLICHE RECHTSSTREITIGKEITEN

Im April 2025 verhängten die Europäische Kommission und die englische Kartellbehörde Competition and Markets Authority (CMA) im Rahmen von Settlement-Verfahren Bußgelder gegen verschiedene Automobilhersteller und Verbände der Automobilbranche. Überprüft worden war der Verdacht, dass europäische, japanische und koreanische Hersteller sowie die in den Ländern agierenden nationalen Verbände und der europäische Verband European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) sich seit 2001 beziehungsweise 2002 und bis zur Eröffnung der Verfahren insbesondere in der ACEA Working Group Recycling sowie zugehöriger Unterarbeitsgruppen dazu verständigt haben sollen, für Dienstleistungen von Recycling-Unternehmen, die „End-of-Life Vehicles“ (ELV) (konkret Pkw und leichte Nutzfahrzeuge) entsorgen, nicht zu bezahlen. Zusätzlich soll eine Abstimmung dazu erfolgt sein, ELV-Themen nicht wettbewerblich zu nutzen, also keine Veröffentlichungen von relevanten Recycling-Daten (recyclates, recyclability, recovery) zu Wettbewerbszwecken vorzunehmen. Die Europäische Kommission verhängte ein Bußgeld in Höhe von rund 128 Mio. € gegen die Volkswagen AG. Die CMA verhängte gegen die Volkswagen AG und die Volkswagen Group UK zusammen ein Gesamtbußgeld in Höhe von rund 15 Mio. £; die durch bestehende Rückstellungen abgedeckt sind.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Rückstellungen und Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit den weiteren wesentlichen Rechtsstreitigkeiten werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

Darüber hinaus ergaben sich im Berichtszeitraum gegenüber den Ausführungen im zusammengefassten Lagebericht des Geschäftsberichts 2024 zur voraussichtlichen Entwicklung des Volkswagen Konzerns im Geschäftsjahr 2025 in den Kapiteln „Prognosebericht“ und „Risiko- und Chancenbericht“ – einschließlich des Abschnitts „Rechtsrisiken“ – keine wesentlichen Änderungen.

16. Eventualverbindlichkeiten

Gegenüber den im Konzernabschluss 2024 beschriebenen Eventualverbindlichkeiten ergeben sich zum 31. März 2025 keine wesentlichen Veränderungen.

17. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Die Sonstigen finanziellen Verpflichtungen haben sich im Vergleich zum Konzernabschluss 2024 um 1,6 Mrd. € erhöht und belaufen sich zum 31. März 2025 auf 46,2 Mrd. €. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus der Erhöhung der Verpflichtungen aus unwiderruflichen Kreditzusagen im Konzernbereich Finanzdienstleistungen und des Bestellobligos für Dienstleistungen.

18. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Nach dem 31. März 2025 hat es keine Vorgänge von besonderer Bedeutung auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage gegeben.

Wolfsburg, 29. April 2025

Volkswagen Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Bescheinigung nach prüferischer Durchsicht

An die VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT

Wir haben den verkürzten Konzern-Zwischenabschluss der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, – bestehend aus verkürzter Gewinn- und Verlustrechnung, verkürzter Gesamtergebnisrechnung, verkürzter Bilanz, verkürzter Eigenkapitalentwicklung, verkürzter Kapitalflussrechnung, sowie ausgewählten erläuternden Anhangangaben – und den Konzern-Zwischenlagebericht für den Zeitraum vom 1. Januar 2025 bis 31. März 2025, die Bestandteile des unterjährigen Finanzberichts nach § 115 Abs. 7 i.V.m. Abs. 2 Nr. 1 und 2 und Abs. 3 und 4 WpHG sind, einer prüferischen Durchsicht unterzogen. Die Aufstellung des verkürzten Konzern-Zwischenabschlusses nach den IFRS für Zwischenberichterstattung, wie sie in der EU anzuwenden sind, und des Konzern-Zwischenlageberichts nach den für Konzern-Zwischenlageberichte anwendbaren Vorschriften des WpHG liegt in der Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, eine Bescheinigung zu dem verkürzten Konzern-Zwischenabschluss und dem Konzern-Zwischenlagebericht auf der Grundlage unserer prüferischen Durchsicht abzugeben.

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

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

Hannover, 29. April 2025

EY GmbH & Co. KG
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Dr. Janze
Wirtschaftsprüfer

Dr. Gaenslen
Wirtschaftsprüfer

Glossar

Ausgewählte Begriffe auf einen Blick

Hybridanleihe

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

Plug-in-Hybrid

Leistungsstufe von Hybridfahrzeugen. Plug-in-Hybrid Electric Vehicles (PHEVs) besitzen eine größere Batterie mit entsprechend hoher Kapazität, die sowohl über den Verbrennungsmotor oder das Bremsen als auch über die Steckdose geladen werden kann. Dadurch erhöht sich die Reichweite des Fahrzeugs.

Aktivierungsquote

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

Bruttomarge

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

Eigenkapitalquote

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

Investitionsquote

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

zitäten und Verbesserung der Fertigungsprozesse – ins Verhältnis zu den Umsatzerlösen des Konzernbereichs Automobile gesetzt.

Netto-Cashflow

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

Nettoliiquidität

Die Nettoliiquidität im Konzernbereich Automobile bildet den nicht durch Kreditstand finanzierten Bestand an Zahlungsmitteln, Zahlungsmitteläquivalenten, Wertpapieren, und Termingeldanlagen sowie Darlehensforderungen ab.

Operatives Ergebnis

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

Operative Umsatzrendite

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

Umsatzrendite vor Steuern

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

Impressum

Herausgeber

Volkswagen AG
Konzernfinanzpublizität
Brieffach 1848
38436 Wolfsburg
Deutschland
Telefon + 49 (0) 5361 9-0

Investor Relations

Volkswagen AG
Investor Relations
Brieffach 1849
38436 Wolfsburg
Deutschland
E-Mail: ir@volkswagen.de
Internet: www.volkswagen-group.com

Finanzkalender

→ **16. Mai**

Hauptversammlung der Volkswagen AG

→ **25. Juli**

Halbjahresfinanzbericht 2025

→ **30. Oktober**

Zwischenbericht Januar – September 2025