

Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage

Das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns lag 2015 aufgrund von Belastungen im Zusammenhang mit der Abgasthematik, Restrukturierungsmaßnahmen im Lkw-Bereich sowie im Pkw-Bereich in Südamerika erheblich unter Vorjahr. Die Umsatzerlöse nahmen zu.

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

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

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

Der Konzernbereich Automobile umfasst die Segmente Pkw, Nutzfahrzeuge und Power Engineering sowie die Werte der Überleitungsrechnung. Wir fassen dabei das Segment Pkw und die Überleitungsrechnung zum Bereich Pkw zusammen. Über die Segmente Nutzfahrzeuge und Power Engineering berichten wir im Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering. Der Konzernbereich

Finanzdienstleistungen entspricht dem Segment Finanzdienstleistungen.

Die Aktivitäten im Segment Pkw erstrecken sich auf die Entwicklung von Fahrzeugen und Motoren, die Produktion und den Vertrieb von Pkw sowie das Geschäft mit Originalteilen. In diesem Segment werden die einzelnen Pkw-Marken des Volkswagen Konzerns auf konsolidierter Basis zusammengefasst. Darin enthalten ist auch das Motorradgeschäft der Marke Ducati.

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

Im Segment Power Engineering wird das Geschäft mit Großdieselmotoren, Turbomaschinen, Spezialgetrieben, Komponenten der Antriebstechnik und Prüfsystemen zusammengefasst.

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

KENNZAHLEN 2015 NACH SEGMENTEN

Mio. €	Pkw	Nutzfahrzeuge	Power Engineering	Finanzdienstleistungen	Summe Segmente	Überleitung	Volkswagen Konzern
Umsatzerlöse	174.703	30.445	3.775	29.357	238.279	-24.987	213.292
Segmentergebnis (Operatives Ergebnis)	-4.874	586	123	2.236	-1.929	-2.139	-4.069
in % der Umsatzerlöse	-2,8	1,9	3,2	7,6			-1,9
Sachinvestitionen und aktivierte Entwicklungskosten	15.085	2.426	198	476	18.185	50	18.234

SONDEREINFLÜSSE IM GESCHÄFTSJAHR

Am 18. September 2015 informierten US-amerikanische Behörden die Öffentlichkeit, dass Unregelmäßigkeiten bei der verwendeten Software für bestimmte Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns festgestellt wurden. In seiner Mitteilung vom 22. September 2015 hat der Volkswagen Konzern darüber informiert, dass Fahrzeuge mit Dieselmotoren vom Typ EA 189 mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen Auffälligkeiten aufweisen. Im Geschäftsjahr 2015 führte dies zu außergewöhnlichen Belastungen, insbesondere für anstehende technische Maßnahmen an den betroffenen Dieselmotoren, Rückkäufe, kundenbezogene Maßnahmen sowie Rechtsrisiken. Die negativen Sondereinflüsse im Zusammenhang mit der Dieseldematik beliefen sich auf 16,2 Mrd. € im Operativen Ergebnis.

Des Weiteren belasteten Sondereinflüsse für Restrukturierungsaufwendungen im Lkw-Bereich (0,2 Mrd. €) und im Pkw-Bereich in Südamerika (0,2 Mrd. €) das Operative Ergebnis. Die Restrukturierungsmaßnahmen dienen der nachhaltigen Stärkung der Wettbewerbsfähigkeit.

Außerdem waren infolge des für alle betroffenen Automobilproduzenten behördlich angeordneten Austauschs von möglicherweise fehlerbehafteten zugelieferten Airbags des Herstellers Takata Vorsorgen zu bilden. Der Rückruf und Austausch ist beschränkt auf die USA und Kanada. Der Volkswagen Konzern ist mit 0,9 Mio.

Fahrzeugen betroffen. Die Sondereinflüsse im Operativen Ergebnis belaufen sich hieraus auf –0,3 Mrd. €.

Insgesamt ergaben sich damit im Geschäftsjahr 2015 im Operativen Ergebnis negative Sondereinflüsse in Höhe von 16,9 Mrd. €.

VERKAUF DER ANTEILE AN SUZUKI

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

ABFINDUNG AN DIE MINDERHEITSAKTIONÄRE DER MAN SE

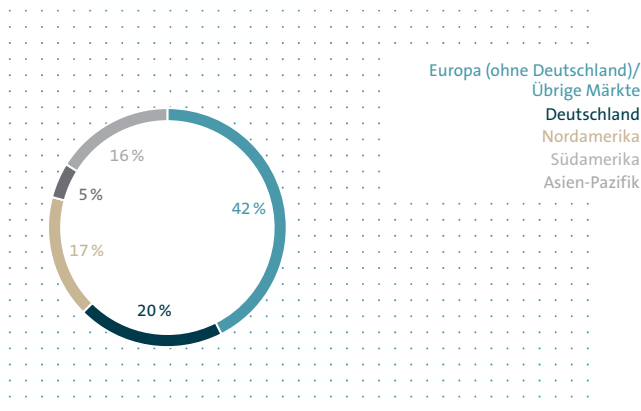
Im Spruchverfahren zur Angemessenheit der Barabfindung an die Minderheitsaktionäre der MAN SE hat das Landgericht München Ende Juli 2015 in erster Instanz entschieden, dass der Abfindungsanspruch von 80,89 € auf 90,29 € je Aktie anzuheben sei. Sowohl Volkswagen als auch einige Minderheitsaktionäre haben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

GEWINN- UND VERLUSTRECHNUNG NACH KONZERNBEREICHEN

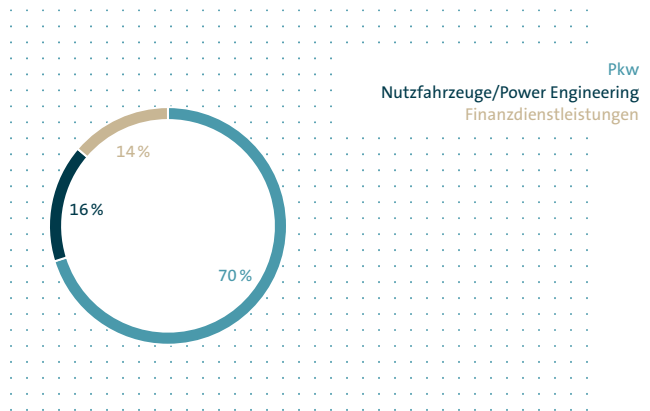
Mio. €	VOLKSWAGEN KONZERN		AUTOMOBILE*		FINANZDIENSTLEISTUNGEN	
	2015	2014	2015	2014	2015	2014
Umsatzerlöse	213.292	202.458	183.936	177.538	29.357	24.920
Kosten der Umsatzerlöse	–179.382	–165.934	–155.553	–146.311	–23.829	–19.623
Bruttoergebnis	33.911	36.524	28.382	31.226	5.528	5.297
Vertriebskosten	–23.515	–20.292	–22.281	–19.199	–1.234	–1.093
Verwaltungskosten	–7.197	–6.841	–5.646	–5.427	–1.552	–1.414
Sonstiges betriebliches Ergebnis	–7.267	3.306	–6.761	4.180	–506	–874
Operatives Ergebnis	–4.069	12.697	–6.305	10.780	2.236	1.917
Operative Rendite (in %)	–1,9	6,3	–3,4	6,1	7,6	7,7
Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen	4.387	3.988	4.366	3.956	21	31
Übriges Finanzergebnis	–1.620	–1.891	–1.695	–1.907	75	17
Finanzergebnis	2.767	2.097	2.671	2.049	97	48
Ergebnis vor Steuern	–1.301	14.794	–3.634	12.829	2.333	1.965
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	–59	–3.726	527	–3.097	–586	–629
Ergebnis nach Steuern	–1.361	11.068	–3.107	9.732	1.747	1.336
Ergebnisanteil von Minderheiten	10	84	–10	43	19	41
Ergebnisanteil der Hybridkapitalgeber der Volkswagen AG	212	138	212	138	–	–
Ergebnisanteil der Aktionäre der Volkswagen AG	–1.582	10.847	–3.310	9.551	1.728	1.295

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

UMSATZANTEILE NACH MÄRKTEN 2015
in Prozent



UMSATZANTEILE NACH BEREICHEN 2015
in Prozent



ERTRAGSLAGE

Ertragslage des Konzerns

Die Umsatzerlöse des Volkswagen Konzerns beliefen sich im Geschäftsjahr 2015 auf 213,3 Mrd. €; das waren 5,4 % mehr als im Vorjahr. Der Anstieg resultierte im Wesentlichen aus Mixverbesserungen und positiven Wechselkurseffekten sowie aus der guten Geschäftsentwicklung des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen. Im Ausland erzielte der Konzern 80,2 (80,6) % seiner Umsatzerlöse.

Mit 33,9 (36,5) Mrd. € lag das Bruttoergebnis unter dem Niveau des Vorjahres. Die Kosten der Umsatzerlöse nahmen wesentlich bedingt durch die Belastungen aus der Dieseldiagnostik um 8,1 % zu. Zudem hatten gestiegene Abschreibungen infolge des hohen Investitionsvolumens und höhere Vorleistungen – insbesondere für neue Antriebskonzepte – einen negativen Einfluss, während Produktkostenoptimierungen positiv wirkten. Die Bruttomarge belief sich auf 15,9 (18,0) %, ohne Sondereinflüsse lag sie bei 19,9 %.

Die Vertriebskosten stiegen im Berichtsjahr infolge der Abgasdiagnostik und Wechselkursbedingt um 15,9 %; auch ihr Anteil am Umsatz nahm zu. Die Verwaltungskosten waren um 5,2 % höher als ein Jahr zuvor – ihr Anteil am Umsatz blieb jedoch unverändert. Das Sonstige betriebliche Ergebnis ging im Wesentlichen aufgrund von negativen Wechselkurseffekten, Rechtsrisiken aus der Dieseldiagnostik und Restrukturierungsaufwendungen im Lkw-Bereich sowie im Pkw-Bereich in Südamerika um 10,6 Mrd. € auf –7,3 Mrd. € zurück.

Im Geschäftsjahr 2015 lag das Operative Ergebnis des Volkswagen Konzerns ohne Berücksichtigung der Sondereinflüsse mit 12,8 Mrd. € auf dem Niveau des Vorjahres. Rückläufige Fahrzeugvolumina, gestiegene Abschreibungen sowie höhere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung standen Produktkostenoptimierungen sowie Mix- und Wechselkursverbesserungen entgegen. Die operative Rendite vor Sondereinflüssen betrug 6,0 (6,3) %.

Die negativen Sondereinflüsse beliefen sich auf insgesamt 16,9 Mrd. €. In der Folge ging das Operative Ergebnis deutlich auf –4,1 (12,7) Mrd. € zurück; die operative Rendite sank auf –1,9 (6,3) %.

Das Ergebnis vor Steuern des Volkswagen Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2015 auf –1,3 Mrd. €; das waren 16,1 Mrd. € weniger als im Vorjahr. Die Umsatzrendite vor Steuern sank von 7,3 % auf –0,6 %. Aus den Steuern vom Einkommen und vom Ertrag ergab sich ein Aufwand in Höhe von 0,1 (3,7) Mrd. €. Das Ergebnis nach Steuern war mit –1,4 Mrd. € um 12,4 Mrd. € unter dem Wert des Vorjahres.

Ertragslage im Konzernbereich Automobile

Mit 183,9 (177,5) Mrd. € lagen die Umsatzerlöse des Konzernbereichs Automobile im Berichtszeitraum über dem Vorjahreswert. Der Anstieg resultierte vor allem aus positiven Mixeffekten und der Wechselkursentwicklung, denen ein rückläufiger Fahrzeugabsatz entgegenstand. Da unsere chinesischen Joint Ventures At Equity bilanziert werden, schlägt sich die Geschäftsentwicklung des Konzerns auf dem chinesischen Pkw-Markt im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen in den Umsatzerlösen des Konzerns nieder.

Gestiegene Abschreibungen infolge des hohen Investitionsvolumens, höhere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung – insbesondere für neue Antriebskonzepte – sowie Wechselkurseffekte hatten in den Kosten der Umsatzerlöse einen negativen Einfluss. Außerdem wurden hier die Belastungen für technische Maßnahmen und Rückkäufe im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik erfasst. Verbesserte Produktkosten wirkten positiv. Der Anteil der Kosten der Umsatzerlöse am Umsatz stieg im Vergleich zum Vorjahr an. Das Bruttoergebnis des Konzernbereichs Automobile lag mit 28,4 (31,2) Mrd. € unter Vorjahr.

Im Berichtsjahr waren die Vertriebskosten infolge der Abgasdiagnostik und wechselkursbedingt um 16,1 % höher als im Vorjahr; auch ihr Anteil am Umsatz nahm zu. Die Verwaltungskosten stiegen unter anderem wechselkursbedingt um 4,0 %; ihr Anteil am Umsatz blieb dabei unverändert. Das Sonstige betriebliche Ergebnis ging im Wesentlichen aufgrund von negativen Wechselkurseffekten, den Sondereinflüssen aus Rechtsrisiken im Zusammenhang mit der Dieseldiagnostik und den Restrukturierungsaufwendungen im Lkw-Bereich sowie im Pkw-Bereich in Südamerika um 10,9 Mrd. € auf –6,8 Mrd. € zurück.

Im Geschäftsjahr 2015 erwirtschaftete der Konzernbereich Automobile ein Operatives Ergebnis in Höhe von –6,3 Mrd. €, das vor allem aufgrund der Sondereinflüsse um 17,1 Mrd. € unter Vorjahr lag. Die operative Rendite sank auf –3,4 (6,1) %. Das Operative Ergebnis vor Sondereinflüssen belief sich auf 10,6 (10,8) Mrd. €. Rückläufige Fahrzeugvolumina, gestiegene Abschreibungen aufgrund des hohen Investitionsvolumens, höhere Vorleistungen – insbesondere für neue Antriebskonzepte – sowie marktbezogene Fördermaßnahmen infolge der Abgasdiagnostik wirkten belastend. Produktkostenoptimierungen sowie Verbesserungen im Mix und in den Wechselkursen hatten einen positiven Einfluss. Von der Geschäftsentwicklung unserer chinesischen Gemeinschaftsunternehmen profitieren wir im Operativen Ergebnis im Wesentlichen nur in Form von Lieferungen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen sowie Lizenzentnahmen, da die Ergebnisse der Joint-Venture-Gesellschaften im Finanzergebnis At Equity bilanziert werden.

Das Finanzergebnis verbesserte sich um 0,6 Mrd. € auf 2,7 Mrd. €. Der Anstieg resultierte aus dem Veräußerungsertrag der Suzuki Anteile, den wechselkursbedingt über den Vorjahreswerten liegenden Beteiligungserträgen der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen sowie aus insgesamt geringeren Finanzierungsaufwendungen. Gestiegene Aufwendungen aus der stichtagsbezogenen Bewertung derivativer Finanzinstrumente und der negative Bewertungseffekt der Andienungs- und Ausgleichsrechte im Zusammenhang mit dem Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrag mit der MAN SE hatten einen gegenläufigen Einfluss.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH PKW

Mio. €	2015	2014
Umsatzerlöse	149.716	143.601
Bruttoergebnis	23.023	26.153
Operatives Ergebnis	–7.013	9.835
Operative Rendite (in %)	–4,7	6,8

Im Geschäftsjahr 2015 wies der Bereich Pkw Umsatzerlöse in Höhe von 149,7 Mrd. € aus und lag damit um 4,3 % über dem Wert des Jahres 2014. Mit 23,0 (26,2) Mrd. € war das Bruttoergebnis rückläufig. Das Operative Ergebnis ging um 16,8 Mrd. € auf –7,0 Mrd. € zurück; die operative Rendite sank auf –4,7 (6,8) %. Die Sondereinflüsse sowie der rückläufige Fahrzeugabsatz, gestiegene Abschreibungen infolge des hohen Investitionsvolumens und höhere Aufwendungen für Forschung und Entwicklung wirkten belastend. Produktkostenoptimierungen, Mix- und Wechselkursverbesserungen konnten diese Effekte nicht kompensieren.

ERTRAGSLAGE IM BEREICH NUTZFAHRZEUGE/ POWER ENGINEERING

Mio. €	2015	2014
Umsatzerlöse	34.220	33.937
Bruttoergebnis	5.359	5.074
Operatives Ergebnis	709	945
Operative Rendite (in %)	2,1	2,8

Der Bereich Nutzfahrzeuge/Power Engineering erwirtschaftete im Geschäftsjahr 2015 Umsatzerlöse in Höhe von 34,2 (33,9) Mrd. €; davon entfielen 3,8 (3,7) Mrd. € auf Power Engineering. Das Bruttoergebnis nahm um 5,6 % auf 5,4 Mrd. € zu. Das Operative Ergebnis ging auf 0,7 (0,9) Mrd. € zurück, die operative Rendite verringerte sich von 2,8 % auf 2,1 %. Gründe für den Rückgang waren die schwierigen Rahmenbedingungen in Brasilien und Russland und der damit verbundene Volumenrückgang sowie die Restrukturierungsaufwendungen im Lkw-Bereich, die durch positive Wechselkurseffekte und die Ausweitung des Servicegeschäfts nicht kompensiert werden konnten. Mit 123 (44) Mio. € lag das Operative Ergebnis des Segments Power Engineering über dem Wert des Vorjahres.

Ertragslage im Finanzdienstleistungsbereich

Der Konzernbereich Finanzdienstleistungen erzielte im Geschäftsjahr 2015 Umsatzerlöse in Höhe von 29,4 Mrd. €. Der Anstieg um 17,8% gegenüber Vorjahr resultierte aus dem höheren Geschäftsvolumen und positiven Wechselkurseffekten.

Das Bruttoergebnis war trotz des anhaltenden Margendrucks und gestiegener Abschreibungen mit 5,5 Mrd. € um 4,4% höher als ein Jahr zuvor.

Aufgrund des höheren Volumens und vor allem der Erfüllung der weiter steigenden regulatorischen Anforderungen nahmen die Vertriebs- und die Verwaltungskosten im Berichtsjahr zu, ihr Anteil am Umsatz ging dabei aber jeweils leicht zurück. Das Sonstige betriebliche Ergebnis lag bei –0,5 (–0,9) Mrd. €.

Das Operative Ergebnis des Finanzdienstleistungsbereichs verbesserte sich im Vergleich zum Vorjahr um 16,6% auf 2,2 Mrd. € und trug damit erneut wesentlich zum Konzernergebnis bei. Die operative Rendite ging auf 7,6 (7,7)% zurück. Die Eigenkapitalrendite vor Steuern lag mit 12,2 (12,5)% unter dem Vergleichswert des Vorjahres.

GRUNDSÄTZE UND ZIELE DES FINANZMANAGEMENTS

Das Finanzmanagement des Volkswagen Konzerns umfasst die Themenbereiche Liquiditätsmanagement, Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken sowie Bonitäts- und Länderrisiken. Der Bereich Konzern-Treasury steuert das Finanzmanagement für alle Konzerngesellschaften zentral auf Basis interner Richtlinien und Risikoparameter. Die Teilkonzerne MAN und Porsche Holding Salzburg sind in den wesentlichen Bereichen, Scania in sehr begrenztem Umfang, in das Finanzmanagement einbezogen. Darüber hinaus verfügen diese Teilkonzerne über eigene Strukturen des Finanzmanagements.

Das Liquiditätsmanagement hat das Ziel, die jederzeitige Zahlungsfähigkeit des Volkswagen Konzerns sicherzustellen und gleichzeitig eine angemessene Rendite aus der Anlage überschüssiger Liquidität zu erzielen. Mittels Cash Pooling optimieren wir den Einsatz der vorhandenen Liquidität unter den wesentlichen Gesellschaften in Europa. Dabei werden täglich die auflaufenden – positiven oder negativen – Salden der in das Cash Pooling einbezogenen Konten gegen ein Zielkonto der Konzern-Treasury ausgeglichen und somit gepoolt. Das Management von Währungs-, Zins- und Rohstoffrisiken ist darauf ausgerichtet, Preise, die der Investitions- beziehungsweise Produktions- und Absatzplanung zugrunde gelegt wurden, mittels derivativer Finanzinstrumente abzusichern.

Beim Management von Bonitäts- und Länderrisiken soll durch Diversifizierung ein Verlust- oder Ausfallrisiko für den Volkswagen Konzern vermieden werden. Das bedeutet, dass der Abschluss von Finanzgeschäften, bezogen auf das Geschäftsvolumen je Kontrahent, einer internen Limitierung unterliegt, die anhand verschiedener Bonitätskriterien definiert wird. Betrachtet wird in erster Linie die Eigenkapitalausstattung der möglichen Kontrahenten, aber auch das von unabhängigen Agenturen vergebene Rating. Das jeweilige Risikolimit sowie zulässige Finanzinstrumente, Sicherungsverfahren und Absicherungshorizonte genehmigt der Vorstands-ausschuss für Liquidität und Devisen.

Zusätzliche Informationen zu den Grundsätzen und Zielen des Finanzmanagements finden Sie auf der Seite 185 sowie im Anhang des Konzernabschlusses 2015 auf den Seiten 278 bis 286.

FINANZLAGE

Finanzielle Situation des Konzerns

Der Brutto-Cash-flow des Volkswagen Konzerns belief sich im Geschäftsjahr 2015 auf 16,3 Mrd. € und lag damit um 38,7% unter Vorjahr. Die Mittelbindung im Working Capital war mit 2,6 Mrd. € um 13,2 Mrd. € niedriger als ein Jahr zuvor. Die Sondereinflüsse wirkten sich im Brutto-Cash-flow negativ und in der Veränderung des Working Capitals positiv aus. Der Cash-flow aus dem laufenden Geschäft lag mit 13,7 Mrd. € um 2,9 Mrd. € über dem Vorjahr.

Die Investitionstätigkeit des laufenden Geschäfts des Volkswagen Konzerns fiel im Berichtsjahr mit 15,5 (16,5) Mrd. € vor allem aufgrund der Veräußerung der Suzuki Anteile niedriger aus als im Vorjahr. Die darin enthaltenen Sachinvestitionen (Investitionen in Sachanlagen, Als Finanzinvestition gehaltene Immobilien und Immaterielle Vermögenswerte ohne aktivierte Entwicklungskosten) nahmen von 12,0 Mrd. € auf 13,2 Mrd. € zu, auch die aktivierten Entwicklungskosten erhöhten sich um 0,4 Mrd. € auf 5,0 Mrd. €. Der Netto-Cash-flow lag bei –1,8 (–5,7) Mrd. €.

Der Mittelzufluss aus der Finanzierungstätigkeit betrug 9,1 (4,6) Mrd. €. Hierin enthalten ist die im März 2015 erfolgreich platzierte Dual-Tranche-Hybridanleihe, der im Wesentlichen die Dividendenzahlungen entgegenstanden. Im Vorjahr waren die Anteilserhöhung an Scania sowie die Begebung einer Kapitalerhöhung und einer Hybridanleihe enthalten.

Die Netto-Liquidität des Konzerns lag am 31. Dezember 2015 bei –100,5 Mrd. €; am Jahresende 2014 hatte sie –96,5 Mrd. € betragen.