SONSTIGE ERLÄUTERUNGEN

33. Kapitalflussrechnung

In der Kapitalflussrechnung werden die Zahlungsströme erläutert, und zwar getrennt nach Mittelzu- und Mittelabflüssen aus dem laufenden Geschäft, aus der Investitions- und aus der Finanzierungstätigkeit, unabhängig von der Gliederung der Bilanz.

Ausgehend vom Ergebnis vor Steuern wird der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit indirekt abgeleitet. Das Ergebnis vor Steuern wird um die nicht zahlungswirksamen Aufwendungen (im Wesentlichen Abschreibungen) und Erträge bereinigt. Die Sonstigen zahlungsunwirksamen Aufwendungen und Erträge resultieren im Wesentlichen aus Bewertungseffekten von Finanzinstrumenten sowie Fair-Value-Änderungen von Sicherungsgeschäften (siehe Anhangangabe 9). Unter Berücksichtigung der Veränderungen im Working Capital, in dem auch die Veränderung der Vermieteten Vermögenswerte und die Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen ausgewiesen werden, ergibt sich der Cash-flow aus laufender Geschäftstätigkeit.

Die Investitionstätigkeit umfasst neben Zugängen im Sachanlagevermögen und bei Beteiligungen auch die Zugänge aktivierter Entwicklungskosten sowie Geldanlagen in Wertpapiere und Darlehen.

In der Finanzierungstätigkeit sind neben Zahlungsmittelabflüssen aus Dividendenzahlungen und der Tilgung von Anleihen die Zuflüsse aus der Kapitalerhöhung, der Begebung von Anleihen sowie die Veränderung der übrigen Finanzschulden enthalten. Bezüglich der in den Kapitaleinzahlungen enthaltenen Zuflüsse aus der Begebung des Hybridkapitals in Höhe von 2.457 Mio. € (Vorjahr: aus der Ausgabe neuer Vorzugsaktien in Höhe von 1.980 Mio. € sowie aus der Begebung des Hybridkapitals in Höhe von 2.952 Mio. €) wird auf Anhangangabe 24 verwiesen.

Die Veränderungen der Bilanzposten, die in der Kapitalflussrechnung dargestellt werden, sind nicht unmittelbar aus der Bilanz ableitbar, da Effekte aus der Währungsumrechnung und aus Konsolidierungskreisänderungen nicht zahlungswirksam sind und ausgesondert werden.

Im Mittelzufluss aus laufender Geschäftstätigkeit sind im Jahr 2015 Zahlungen für erhaltene Zinsen von 6.619 Mio. € (Vorjahr: 6.129 Mio. €) und für gezahlte Zinsen von 2.440 Mio. € (Vorjahr: 3.397 Mio. €) enthalten. Darüber hinaus enthält das Ergebnis aus At Equity bewerteten Anteilen (Anhangangabe 7) Dividenden in Höhe von 4.683 Mio. € (Vorjahr: 2.997 Mio. €).

An die Aktionäre der Volkswagen AG wurden Dividenden in Höhe von 2.294 Mio. € (Vorjahr: 1.871 Mio. €) gezahlt.

Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Zahlungsmittelbestand laut Bilanz	20.871	19.123
Termingeldanlagen	–410	–489
Zahlungsmittelbestand laut Kapitalflussrechnung	20.462	18.634

Termingeldanlagen werden nicht als Zahlungsmitteläquivalente eingestuft. Termingeldanlagen haben eine Vertragslaufzeit von mehr als drei Monaten. Das maximale Ausfallrisiko entspricht dem Buchwert der Flüssigen Mittel.

34. Finanzrisikomanagement und Finanzinstrumente

1. SICHERUNGSRICHTLINIEN UND GRUNDSÄTZE DES FINANZRISIKOMANAGEMENTS

Die Grundsätze und Verantwortlichkeiten für das Management und Controlling von Risiken, welche sich aus Finanzinstrumenten ergeben können, werden vom Vorstand festgelegt und vom Aufsichtsrat überwacht. Für die konzernweite Risikopolitik bestehen Richtlinien, die sich an den gesetzlichen Vorgaben sowie den Mindestanforderungen an das Risikomanagement der Kreditinstitute orientieren.

Das operative Risikomanagement und Controlling für Risiken aus Finanzinstrumenten, die vom Bereich Konzern-Treasury administriert werden, erfolgt durch diesen. Die Teilkonzerne MAN und PHS sind in den wesentlichen Bereichen, der Teilkonzern Scania in sehr begrenztem Umfang, in das operative Risikomanagement und Controlling für Risiken aus Finanzinstrumenten durch den Bereich Konzern-Treasury einbezogen. Alle diese Teilkonzerne verfügen darüber hinaus über eigene Strukturen zur Risikosteuerung. Der Vorstandsausschuss für Liquidität und Devisen (VALD) wird regelmäßig über die aktuellen Finanzrisiken informiert. Darüber hinaus werden der Konzernvorstand und der Aufsichtsrat turnusmäßig über die aktuelle Risikolage unterrichtet.

Zu weiteren Erläuterungen siehe Lagebericht Seite 185 bis 186.

2. KREDIT- UND AUSFALLRISIKO

Das Kredit- und Ausfallrisiko aus finanziellen Vermögenswerten besteht in der Gefahr des Ausfalls eines Vertragspartners und daher maximal in Höhe der Ansprüche aus bilanzierten Buchwerten gegenüber dem jeweiligen Kontrahenten sowie den unwiderruflichen Kreditzusagen. Das maximale Kredit- und Ausfallrisiko wird durch gehaltene Sicherheiten und sonstige Kreditverbesserungen in Höhe von 74.115 Mio. € (Vorjahr: 66.555 Mio. €) gemindert. Die gehaltenen Sicherheiten bestehen ausschließlich für finanzielle Vermögenswerte der Klasse Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Sicherheiten für Forderungen aus Finanzdienstleistungen und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Als Sicherheiten kommen sowohl Fahrzeuge und Sicherungsübereignungen, als auch Bürgschaften und Grundpfandrechte zum Einsatz. Darüber hinaus kommen im Rahmen von Sicherungsbeziehungen Barsicherheiten zum Einsatz. Dem Risiko aus originären Finanzinstrumenten wird des Weiteren durch die gebildeten Wertberichtigungen für Forderungsausfälle Rechnung getragen. Vertragspartner von Geld- und Kapitalanlagen in wesentlichem Umfang sowie derivativen Finanzinstrumenten sind nationale und internationale Banken guter Bonität. Darüber hinaus werden die Risiken durch ein Limitsystem begrenzt, welches im Wesentlichen auf der Eigenkapitalausstattung der Vertragspartner und den Bonitätseinschätzungen internationaler Rating-Agenturen aufbaut. Ferner besteht ein Kredit- und Ausfallrisiko aus begebenen Finanzgarantien. Das maximale Ausfallrisiko wird durch den Betrag bestimmt, welchen Volkswagen im Falle einer Inanspruchnahme zu zahlen hätte. Die entsprechenden Beträge werden unter dem Liquiditätsrisiko dargestellt.

Aufgrund der weltweiten Allokation der Geschäftstätigkeit und der sich daraus ergebenden Diversifikation lagen im abgelaufenen Geschäftsjahr keine wesentlichen Risikokonzentrationen bei einzelnen Vertragspartnern oder Vertragspartnerkonzernen vor. Gegenüber dem deutschen öffentlich-rechtlichen Bankensektor insgesamt haben sich die Verhältnisse hinsichtlich einer Konzentration der Kredit- und Ausfallrisikopositionen aus konzernweiten Geld- und Kapitalanlagen sowie derivativen Finanzinstrumenten kaum verändert: Dessen Anteil betrug zum Jahresende 2015 9,7 % verglichen mit 12,1 % (angepasst) zum Jahresende 2014. Das Vorliegen einer Risikokonzentration wird sowohl auf der Ebene der einzelnen Vertragspartner oder Vertragspartnerkonzerne als auch hinsichtlich der Länder, in denen diese ansässig sind, beurteilt und überwacht, jeweils anhand des Anteils der betreffenden Risikoposition an allen Kredit- und Ausfallrisikopositionen.

KREDIT- UND AUSFALLRISIKO FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE DARGESTELLT NACH BRUTTOBUCHWERTEN

Mio. €	Weder überfällig noch wertberichtigt	Überfällig und nicht wertberichtigt	Wertberichtigt	31.12.2015	Weder überfällig noch wertberichtigt	Überfällig und nicht wertberichtigt	Wertberichtigt	31.12.2014
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet								
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	108.171	2.442	2.881	113.493	99.795	2.548	3.036	105.379
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.508	2.503	554	11.565	8.682	2.664	532	11.879
Sonstige Forderungen	12.368	59	279	12.705	10.800	53	183	11.035
	129.047	**5.003**	**3.713**	**137.764**	**119.278**	**5.265**	**3.751**	**128.293**

Innerhalb des Volkswagen Konzerns existieren keine überfälligen zum Fair Value bewerteten Finanzinstrumente. Im Geschäftsjahr 2015 wurden zum Fair Value bewertete Wertpapiere mit Anschaffungskosten in Höhe von 15 Mio. € (Vorjahr: 97 Mio. €) einzelwertberichtigt. Zusätzlich werden bei den dargestellten weder überfälligen noch wertberichtigten Forderungen aus Finanzdienstleistungen und bei den dargestellten überfälligen und nicht wertberichtigten Forderungen aus Finanzdienstleistungen portfoliobasierte Wertberichtigungen zur Risikovorsorge vorgenommen.

BONITÄTSEINSTUFUNG DER BRUTTOBUCHWERTE WEDER ÜBERFÄLLIGER NOCH WERTBERICHTIGTER FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE

Mio. €	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	31.12.2015	Risikoklasse 1	Risikoklasse 2	31.12.2014
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet						
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	91.651	16.520	108.171	86.099	13.696	99.795
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	8.333	175	8.508	8.546	137	8.682
Sonstige Forderungen	12.185	183	12.368	10.765	35	10.800
Zum Fair Value bewertet	18.118	–	18.118	13.593	–	13.593
	130.288	**16.878**	**147.166**	**119.003**	**13.868**	**132.871**

Im Volkswagen Konzern erfolgt bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen eine Bonitätsbeurteilung des Kreditnehmers. Im Rahmen des Mengengeschäfts erfolgt dies durch Scoring-Systeme, bei Großkunden und Forderungen aus der Händlerfinanzierung kommen Ratingsysteme zum Einsatz. Die dabei mit gut bewerteten Forderungen sind in der Risikoklasse 1 enthalten. Forderungen von Kunden, deren Bonität nicht mit gut eingestuft wird, die aber noch nicht ausgefallen sind, sind in der Risikoklasse 2 enthalten.

FÄLLIGKEITSANALYSE DER BRUTTOBUCHWERTE ÜBERFÄLLIGER NICHT WERTBERICHTIGTER FINANZIELLER VERMÖGENSWERTE

	ÜBERFÄLLIG			BRUTTOBUCHWERT
Mio. €	bis 30 Tage	mehr als 30 Tage bis 90 Tage	mehr als 90 Tage	31.12.2014
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.977	549	23	2.548
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.237	790	637	2.664
Sonstige Forderungen	22	7	24	53
Zum Fair Value bewertet	–	–	–	–
	3.236	**1.346**	**683**	**5.265**

	ÜBERFÄLLIG			BRUTTOBUCHWERT
Mio. €	bis 30 Tage	mehr als 30 Tage bis 90 Tage	mehr als 90 Tage	31.12.2015
Zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet				
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.777	637	28	2.442
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.234	671	598	2.503
Sonstige Forderungen	27	10	22	59
Zum Fair Value bewertet	–	–	–	–
	3.039	**1.317**	**648**	**5.003**

Sicherheiten, die im laufenden Geschäftsjahr für finanzielle Vermögenswerte angenommen worden sind, wurden in Höhe von 90 Mio. € (Vorjahr: 94 Mio. €) bilanzwirksam erfasst. Hierbei handelte es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge.

3. LIQUIDITÄTSRISIKO

Die Zahlungsfähigkeit und Liquiditätsversorgung des Volkswagen Konzerns wird durch eine rollierende Liquiditätsplanung, eine Liquiditätsreserve in Form von Barmitteln, bestätigten Kreditlinien sowie der Emission von Wertpapieren an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten jederzeit sichergestellt. Der Bestand an bestätigten Kreditlinien hat sich durch einen Abschluss einer syndizierten Kreditlinie in Höhe von 20 Mrd. € deutlich erhöht.

Über lokale Zahlungsmittel in bestimmten Ländern (zum Beispiel: Brasilien, Argentinien, Ukraine, Malaysia, Indien, Taiwan) kann der Konzern grenzüberschreitend nur unter Beachtung geltender Devisenverkehrsbeschränkungen verfügen. Darüber hinaus bestehen keine wesentlichen Beschränkungen.

Die folgende Übersicht zeigt die undiskontierten vertraglich vereinbarten Zahlungsmittelabflüsse aus Finanzinstrumenten.

FÄLLIGKEITSANALYSE UNDISKONTIERTER ZAHLUNGSMITTELABFLÜSSE AUS FINANZINSTRUMENTEN

	VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN				VERBLEIBENDE VERTRAGLICHE FÄLLIGKEITEN			
Mio. €	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	2015	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	2014
Minderheitsgesellschaftern gewährte Andienungs-/Ausgleichsrechte	3.406	–	–	3.406	3.185	–	–	3.185
Finanzschulden	74.217	66.347	13.377	153.941	67.634	63.296	12.011	142.941
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	20.456	4	–	20.460	19.526	4	–	19.530
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	5.550	1.940	69	7.560	4.652	1.470	94	6.216
Derivate	77.686	73.684	10	151.380	61.623	51.265	207	113.094
	181.316	**141.976**	**13.456**	**336.747**	**156.619**	**116.034**	**12.312**	**284.965**

Bei der Ermittlung der Zahlungsmittelabflüsse im Zusammenhang mit den Andienungs-/Ausgleichsrechten wurde eine Andienung zum frühestmöglichen Rückzahlungstermin unterstellt.

Die Derivate umfassen sowohl Zahlungsmittelabflüsse derivativer Finanzinstrumente mit negativem Fair Value als auch Zahlungsmittelabflüsse der Derivate mit positivem Fair Value, bei denen Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist. Den Zahlungsmittelabflüssen aus Derivaten, bei denen Bruttozahlungsausgleich vereinbart worden ist, stehen Zahlungsmittelzuflüsse gegenüber, die in dieser Fälligkeitsanalyse nicht ausgewiesen werden. Bei Berücksichtigung dieser Zahlungsmittelzuflüsse würden die dargestellten Zahlungsmittelabflüsse deutlich niedriger ausfallen.

Die Zahlungsmittelabflüsse aus unwiderruflichen Kreditzusagen sind, unterteilt nach vertraglichen Fälligkeiten, Anhangangabe 38 zu entnehmen.

Die maximal mögliche Inanspruchnahme aus Finanzgarantien beträgt zum 31. Dezember 2015 1.638 Mio. € (Vorjahr angepasst: 1.399 Mio. €). Finanzgarantien werden stets als sofort fällig angenommen. Sie entfallen im Wesentlichen auf die Verpfändung der Ansprüche aus beim Bankhaus Metzler gezeichneten Einlagezertifikaten in Höhe von 1,3 Mrd. € (Vorjahr: 1,4 Mrd. €) für einen der Fleet Investments B.V. durch das Bankhaus Metzler gewährten Kredit (siehe Ausführungen zu Konzernkreis/Gemeinschaftsunternehmen). Diese wurde im Vorjahr unter Anhangangabe „Eventualverbindlichkeiten“ ausgewiesen. Die Vorjahresangabe wurde entsprechend angepasst.

4. MARKTPREISRISIKO

4.1 Sicherungspolitik und Finanzderivate

Im Zuge der allgemeinen Geschäftstätigkeit ist der Volkswagen Konzern Währungs-, Zins-, Rohstoffpreis-, Aktienkurs- und Fondspreisrisiken ausgesetzt. Es ist Unternehmenspolitik, diese Risiken durch den Abschluss von Sicherungsgeschäften zu begrenzen, beziehungsweise auszuschließen. Alle notwendigen Sicherungsmaßnahmen werden mit Ausnahme der Teilkonzerne Scania, MAN und Porsche Holding GmbH (Salzburg) durch Konzern-Treasury zentral durchgeführt beziehungsweise koordiniert. Im abgelaufenen Geschäftsjahr bestanden keine wesentlichen Risikokonzentrationen.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die Gewinne und Verluste aus Sicherungsbeziehungen:

Mio. €	2015	2014
Sicherungsinstrumente Fair-Value-Hedges	779	523
Grundgeschäfte Fair-Value-Hedges	– 700	– 445
Ineffektiver Teil von Cash-Flow-Hedges	– 46	36

Als ineffektiver Teil von Cash-flow-Hedges werden die Erträge oder Aufwendungen aus Fair-Value-Änderungen von Sicherungsinstrumenten bezeichnet, die die Fair-Value-Änderungen der Grundgeschäfte übersteigen, bei denen aber insgesamt eine Effektivität im zulässigen Rahmen zwischen 80 % und 125 % nachgewiesen wurde. Diese Erträge beziehungsweise Aufwendungen werden unmittelbar im Finanzergebnis erfasst.

Aus der Cash-flow-Hedge-Rücklage wurden im Jahr 2015 3.864 Mio. € ergebnisvermindernd (Vorjahr: 298 Mio. € ergebnisvermindernd) in das Sonstige betriebliche Ergebnis, 3 Mio. € ergebnisvermindernd (Vorjahr: 2 Mio. € ergebnisverbessernd) in das Finanzergebnis und 90 Mio. € (Vorjahr: 27 Mio. €) ergebnisvermindernd in die Kosten der Umsatzerlöse übernommen.

Zur Darstellung von Marktpreisrisiken aus originären und derivativen Finanzinstrumenten nach IFRS 7 kommen im Volkswagen Konzern zwei verschiedene Methoden zur Anwendung. Für die quantitative Risikomessung werden die Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen mittels Value-at-Risk (VaR) auf Basis einer historischen Simulation gemessen, während die Marktpreisrisiken der übrigen Konzerngesellschaften mit Hilfe einer Sensitivitätsanalyse ermittelt werden. Die Value-at-Risk-Berechnung gibt die Größenordnung eines möglichen Verlusts des Gesamtportfolios an, der mit einer Wahrscheinlichkeit von 99 % innerhalb eines Zeithorizonts von 40 Tagen nicht überschritten wird. Grundlage hierfür ist die Aufbereitung aller sich aus den originären und derivativen Finanzinstrumenten ergebenden Cash-flows in einer Zinsablaufbilanz. Die bei der Ermittlung des Value-at-Risk verwendeten historischen Marktdaten reichen dabei auf einen Zeitraum von 1.000 Handelstagen zurück. Im Rahmen der Sensitivitätsanalyse wird durch Variation von Risikovariablen innerhalb der jeweiligen Marktpreisrisiken der Effekt auf Eigenkapital und Ergebnis ermittelt.

4.2 Marktpreisrisiko Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen)

4.2.1 Währungsrisiko

Das Währungsrisiko des Volkswagen Konzerns (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultiert aus Investitionen, Finanzierungsmaßnahmen sowie der operativen Geschäftstätigkeit. Zur Begrenzung des Währungsrisikos werden Devisentermingeschäfte, Devisenoptionen, Währungsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps eingesetzt. Diese Geschäfte beziehen sich auf die Kurssicherung aller wesentlichen Zahlungen der allgemeinen Geschäftstätigkeit, welche nicht in der funktionalen Währung der jeweiligen Konzernunternehmen erfolgen. Im Finanzierungsbereich gilt der Grundsatz der Währungskongruenz.

Im Rahmen des Managements der Währungsrisiken wurden Kurssicherungen im Jahr 2015 im Wesentlichen in den Währungen australischer Dollar, brasilianischer Real, britisches Pfund, chinesischer Renminbi, indische Rupie, japanischer Yen, kanadischer Dollar, mexikanischer Peso, polnischer Zloty, russischer Rubel, schwedische Krone, Schweizer Franken, Singapur-Dollar, südafrikanischer Rand, südkoreanischer Won, Taiwan-Dollar, tschechische Krone, ungarischer Forint und US-Dollar abgeschlossen.

Als relevante Risikovariablen für die Sensitivitätsanalyse im Sinne von IFRS 7 finden alle nicht funktionalen Währungen Berücksichtigung, in denen der Volkswagen Konzern Finanzinstrumente eingeht.

Wenn die jeweiligen funktionalen Währungen sich gegenüber den übrigen Währungen um 10 % auf- oder abgewertet hätten, ergäben sich in Bezug auf die nachfolgend genannten Währungsrelationen die folgenden Effekte auf die Sicherungsrücklage im Eigenkapital und das Ergebnis nach Ertragsteuern. Ein Aufsummieren der einzelnen Werte ist nicht zweckmäßig, da den Ergebnissen je nach funktionaler Währung andere Szenarien zugrunde liegen.

Mio. €	31.12.2015		31.12.2014	
	+10 %	−10 %	+10 %	−10 %
Währungsrelation				
EUR/USD				
Sicherungsrücklage	1.969	−2.160	1.515	−1.678
Ergebnis nach Ertragsteuern	135	5	−94	204
EUR/GBP				
Sicherungsrücklage	1.849	−1.850	1.320	−1.321
Ergebnis nach Ertragsteuern	−46	48	−39	40
EUR/CNY				
Sicherungsrücklage	1.015	−1.071	966	−1.031
Ergebnis nach Ertragsteuern	69	−21	17	27
EUR/CHF				
Sicherungsrücklage	439	−442	459	−453
Ergebnis nach Ertragsteuern	−4	6	−9	7
EUR/JPY				
Sicherungsrücklage	248	−241	−26	29
Ergebnis nach Ertragsteuern	1	−7	−15	13
EUR/SEK				
Sicherungsrücklage	112	−113	60	−60
Ergebnis nach Ertragsteuern	−78	78	−35	35
EUR/KRW				
Sicherungsrücklage	158	−161	90	−91
Ergebnis nach Ertragsteuern	−27	31	−12	13
CZK/GBP				
Sicherungsrücklage	170	−170	130	−130
Ergebnis nach Ertragsteuern	1	−1	0	0
EUR/CAD				
Sicherungsrücklage	110	−101	80	−74
Ergebnis nach Ertragsteuern	9	−16	−1	−3
EUR/AUD				
Sicherungsrücklage	92	−92	94	−90
Ergebnis nach Ertragsteuern	−1	1	−2	0
EUR/HUF				
Sicherungsrücklage	0	0	−96	96
Ergebnis nach Ertragsteuern	−78	78	0	0
BRL/USD				
Sicherungsrücklage	−1	1	−10	10
Ergebnis nach Ertragsteuern	77	−77	5	−5
MXN/USD				
Sicherungsrücklage	−48	48	3	−3
Ergebnis nach Ertragsteuern	−20	20	1	−1
GBP/USD				
Sicherungsrücklage	62	−62	56	−56
Ergebnis nach Ertragsteuern	−1	1	1	−1

4.2.2 Zinsrisiko

Das Zinsrisiko für den Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultiert aus Änderungen der Marktzinssätze, vor allem bei mittel- und langfristig variabel verzinslichen Forderungen und Verbindlichkeiten. Zur Sicherung werden überwiegend im Rahmen von Fair-Value- beziehungsweise Cash-flow-Hedges und in Abhängigkeit der Marktlage Zinsswaps sowie kombinierte Zins-/Währungsswaps abgeschlossen. Die Refinanzierung konzerninterner Finanzierungen erfolgt überwiegend fristenkongruent. Abweichungen vom Konzernstandard erfolgen auf Basis zentraler Limitvorgaben und unterliegen einer laufenden Überwachung.

Zinsrisiken im Sinne von IFRS 7 werden für diese Gesellschaften mittels Sensitivitätsanalyse ermittelt. Hierbei werden Effekte der risikovariablen Marktzinssätze auf das Finanzergebnis sowie das Eigenkapital, unter Berücksichtigung von Steuern, dargestellt.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2015 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 71 Mio. € (Vorjahr: 108 Mio. €) niedriger ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2015 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Eigenkapital um 69 Mio. € (Vorjahr: 106 Mio. €) höher ausgefallen.

Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2015 um 100 bps höher gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 81 Mio. € (Vorjahr: 43 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn das Marktzinsniveau zum 31. Dezember 2015 um 100 bps niedriger gewesen wäre, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 95 Mio. € (Vorjahr: 55 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.2.3 Rohstoffrisiko

Rohstoffrisiken für den Volkswagen Konzern (ohne Volkswagen Finanzdienstleistungen) resultieren im Wesentlichen aus Preisschwankungen sowie der Verfügbarkeit von Nicht-Eisenmetallen und Edelmetallen sowie Kohle, CO_2-Zertifikaten und Kautschuk. Zur Begrenzung dieser Risiken werden Termingeschäfte und Swaps abgeschlossen.

Für die Sicherung der Rohstoffrisiken aus Aluminium und Kohle erfolgt teilweise eine Bilanzierung als Hedge Accounting nach IAS 39.

Rohstoffpreisrisiken im Sinne von IFRS 7 werden mittels Sensitivitätsanalyse dargestellt. Diese stellt den Effekt von Änderungen der Risikovariablen Rohstoffpreise auf das Ergebnis nach Ertragsteuern und das Eigenkapital dar.

Wenn die Rohstoffpreise der gesicherten Nicht-Eisen Metalle sowie der Kohle und Kautschuk zum 31. Dezember 2015 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Ergebnis nach Ertragsteuern um 75 Mio. € (Vorjahr: 126 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

Wenn die Rohstoffpreise der als Hedge Accounting bilanzierten Sicherungsgeschäfte zum 31. Dezember 2015 um 10 % höher (niedriger) gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 41 Mio. € (Vorjahr: 55 Mio. €) höher (niedriger) ausgefallen.

4.2.4 Aktien- und Anleihekursrisiko

Die aus der Überschussliquidität aufgelegten Spezialfonds sowie die zum Fair Value bewerteten Beteiligungen unterliegen insbesondere einem Aktien- und Anleihekursrisiko, welches sich aus der Schwankung von Börsenkursen, Börsenindizes und Marktzinssätzen ergeben kann. Die sich aus einer Variation der Marktzinssätze ergebenden Veränderungen der Anleihekurse werden, wie die Bewertung von Währungs- und sonstigen Zinsrisiken aus den Spezialfonds sowie der zum Fair Value bewerteten Beteiligungen in den Abschnitten 4.2.1 und 4.2.2 quantifiziert. Generell wirken wir den Risiken aus Spezialfonds dadurch entgegen, dass wir, wie in den Anlagerichtlinien festgelegt, bei der Anlage von Mitteln auf eine breite Streuung hinsichtlich der Produkte, Emittenten und der regionalen Märkte achten. Daneben setzen wir bei entsprechender Marktlage Kurssicherungsgeschäfte in Form von Futures-Kontrakten ein.

IFRS 7 verlangt im Rahmen der Darstellung von Marktrisiken Angaben darüber, wie sich hypothetische Änderungen von Risikovariablen auf den Preis von Finanzinstrumenten auswirken. Als Risikovariablen kommen hierbei insbesondere Börsenkurse oder Indizes sowie Zinsänderungen als Parameter von Anleihekursen infrage.

Wenn zum 31. Dezember 2015 die Aktienkurse um 10 % höher gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 53 Mio. € (Vorjahr: 259 Mio. €) höher ausgefallen. Wenn zum 31. Dezember 2015 die Aktienkurse um 10 % niedriger gewesen wären, wäre das Eigenkapital um 61 Mio. € (Vorjahr: 275 Mio. €) niedriger ausgefallen.

4.3 Marktpreisrisiko Volkswagen Finanzdienstleistungen

Das Währungskursrisiko des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen resultiert im Wesentlichen aus von der funktionalen Währung abweichenden Vermögenswerten sowie Refinanzierungen innerhalb der operativen Geschäftstätigkeit. Das Zinsrisiko ergibt sich aus fristeninkongruenten Refinanzierungen und aus unterschiedlichen Zinselastizitäten der einzelnen Aktiv- und Passivpositionen. Diese Risiken werden durch den Abschluss von Währungs- beziehungsweise Zinssicherungsgeschäften begrenzt.

Im Rahmen der Zinssicherungsgeschäfte kommen Mikro- und Portfoliohedges zum Einsatz. Die in diese Sicherungsstrategie einbezogenen Teile der festverzinslichen Vermögenswerte beziehungsweise Verbindlichkeiten werden entgegen der ursprünglichen Folgebewertung (fortgeführte Anschaffungskosten) zum beizulegenden Zeitwert bilanziert. Die dadurch resultierenden Effekte in der Gewinn- und Verlustrechnung werden durch die gegenläufigen Ergebniswirkungen der Zinssicherungsgeschäfte (Swaps) kompensiert. Zur Vermeidung von Währungsrisiken werden Währungssicherungskontrakte, bestehend aus Devisentermingeschäften und Zins-/Währungsswaps, eingesetzt. Alle Zahlungsströme in Fremdwährung werden abgesichert.

Zum 31. Dezember 2015 betrug der Value-at-Risk für das Zinsrisiko 179 Mio. € (Vorjahr: 98 Mio. €) und für das Währungsrisiko 196 Mio. € (Vorjahr: 112 Mio. €).

Der gesamte Value-at-Risk für Zins- und Währungsrisiken des Teilkonzerns Volkswagen Finanzdienstleistungen betrug 245 Mio. € (Vorjahr: 179 Mio. €).

5. METHODEN ZUR ÜBERWACHUNG DER EFFEKTIVITÄT DER SICHERUNGSBEZIEHUNGEN

Die Wirksamkeit der Sicherungsbeziehungen wird im Volkswagen Konzern prospektiv mit der Critical-Terms-Match-Methode sowie mit statistischen Methoden in Form einer Regressionsanalyse durchgeführt. Die retrospektive Betrachtung der Sicherungswirksamkeit erfolgt mittels eines Effektivitätstests in Form der Dollar-Offset-Methode oder in Form einer Regressionsanalyse.

Bei der Dollar-Offset-Methode werden die in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Grundgeschäfts mit den in Geldeinheiten ausgedrückten Wertänderungen des Sicherungsgeschäfts verglichen.

Bei Anwendung der Regressionsanalyse wird die Wertentwicklung des Grundgeschäfts als unabhängige, die des Sicherungsgeschäfts als abhängige Größe dargestellt. Die Klassifizierung als wirksame Sicherungsbeziehung erfolgt bei hinreichenden Bestimmtheitsmaßen und Steigungsfaktoren.

NOMINALVOLUMEN DER DERIVATIVEN FINANZINSTRUMENTE

	RESTLAUFZEIT			NOMINAL-VOLUMEN GESAMT	NOMINAL-VOLUMEN GESAMT
Mio. €	bis 1 Jahr	1 – 5 Jahre	über 5 Jahre	31.12.2015	31.12.2014
Nominalvolumen der Sicherungsinstrumente für Cash-flow-Hedges:					
Zinsswaps	1.989	6.685	190	8.864	5.154
Devisenterminkontrakte	43.433	59.154	–	102.587	84.243
Devisenoptionskontrakte	7.244	15.745	–	22.989	16.246
Währungsswaps	6.725	628	–	7.353	4.938
Zins-/Währungsswaps	238	1.170	354	1.762	1.615
Warenterminkontrakte	413	358	–	771	858
Nominalvolumen übrige Derivate:					
Zinsswaps	21.090	46.614	17.611	85.316	76.188
Zinsoptionskontrakte	–	–	–	–	–
Devisenterminkontrakte	15.893	9.490	1	25.383	6.774
Übrige Devisenoptionskontrakte	–	45	–	45	137
Währungsswaps	9.644	230	–	9.874	8.734
Zins-/Währungsswaps	1.886	6.418	112	8.417	8.935
Warenterminkontrakte	931	586	–	1.517	1.994

Zusätzlich zu den Derivaten, die zur Devisen-, Zins- und Preissicherung eingesetzt werden, bestanden am Bilanzstichtag Optionen und sonstige Derivate auf Eigenkapitalinstrumente mit einem Nominalvolumen von 1,4 Mrd. € (Vorjahr: 1,5 Mrd. €), deren Restlaufzeit unter einem Jahr beträgt.

Aufgrund einer Verringerung von Planzahlen wurden bestehende Cash-flow-Hedge-Beziehungen mit einem Nominalvolumen von – Mio. € (Vorjahr: 18 Mio. €) aufgelöst. Aus der Cash-flow-Hedge-Rücklage wurden – Mio. € (Vorjahr: 0 Mio. €) ergebnisvermindernd im Finanzergebnis erfasst. Darüber hinaus waren aufgrund interner Risikovorgaben Sicherungsbeziehungen aufgelöst. Es wird hierbei auf die Ausführungen zu den „Wesentlichen Ereignissen" verwiesen.

Die Realisierung der Grundgeschäfte der Cash-flow-Hedges wird korrespondierend zu den in der Tabelle ausgewiesenen Laufzeitbändern der Sicherungsgeschäfte erwartet.

Marktwerte der Derivat-Volumina ermitteln wir anhand der Marktdaten des Bilanzstichtags sowie geeigneter Bewertungsmethoden. Folgende Zinsstrukturen wurden der Ermittlung zugrunde gelegt:

in %	EUR	CHF	CNY	CZK	GBP	JPY	KRW	SEK	USD
Zins für sechs Monate	–0,0782	–0,6232	2,9434	0,3599	0,6146	0,1589	1,6629	–0,2853	0,6792
Zins für ein Jahr	–0,0773	–0,6828	3,1097	0,4530	0,7208	0,1350	1,6174	–0,2833	0,8597
Zins für fünf Jahre	0,3280	–0,3050	3,2400	0,6200	1,5910	0,1688	1,7350	0,7190	1,7263
Zins für zehn Jahre	1,0000	0,2500	3,4200	1,0150	1,9930	0,4238	1,9325	1,6200	2,1870

35. Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement des Konzerns stellt sicher, dass die Ziele und Strategien im Interesse der Anteilseigner, seiner Mitarbeiter und der übrigen Stakeholder erreicht werden können. Insbesondere steht die Erreichung der vom Kapitalmarkt geforderten Mindestverzinsung des investierten Vermögens im Konzernbereich Automobile und die Steigerung der Eigenkapitalrendite im Konzernbereich Finanzdienstleistungen im Fokus des Managements. Hierbei wird insgesamt ein möglichst hoher Wertzuwachs des Konzerns und seiner Teilbereiche angestrebt, der allen Anspruchsgruppen des Unternehmens zugutekommt.

Um den Ressourceneinsatz im Konzernbereich Automobile so effizient wie möglich zu gestalten und dessen Erfolg zu messen, nutzen wir seit Jahren ein wertorientiertes Steuerungskonzept mit der absoluten Erfolgsgröße Wertbeitrag und der relativen Kennzahl Kapitalrendite (RoI).

Der Wertbeitrag entspricht der Differenz zwischen dem Operativen Ergebnis nach Steuern einerseits und den Kapitalkosten des investierten Vermögens andererseits. Die Kapitalkosten berechnen sich aus der Multiplikation des vom Kapitalmarkt geforderten Kapitalkostensatzes mit dem durchschnittlichen investierten Vermögen. Das investierte Vermögen ergibt sich aus den Vermögenspositionen der Bilanz, die dem eigentlichen Betriebszweck dienen (Sachanlagen, Immaterielle Vermögenswerte, Vermietete Vermögenswerte, Vorräte und Forderungen) und der Verminderung dieser Positionen um das unverzinsliche Abzugskapital (Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen und erhaltene Anzahlungen). Das durchschnittliche investierte Vermögen wird aus dem Vermögensstand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres gebildet. Aufgrund der Belastungen aus den Sondereinflüssen im Operativen Ergebnis wurde im Berichtsjahr im Konzernbereich Automobile ein negativer Wertbeitrag in Höhe von – 5.935 Mio. € ausgewiesen, der deutlich unter dem Vorjahreswert liegt.

Die Kapitalrendite zeigt die periodenbezogene Verzinsung des investierten Vermögens auf Basis des Operativen Ergebnisses nach Steuern. Übersteigt die Kapitalrendite den vom Markt geforderten Kapitalkostensatz, ergibt sich eine Wertsteigerung des investierten Vermögens bzw. ein positiver Wertbeitrag. Im Konzern haben wir einen Mindestverzinsungsanspruch an das investierte Vermögen von 9 % definiert, der einerseits für die Geschäftseinheiten, andererseits für die einzelnen Produkte und Produktlinien gilt. Die Kapitalrendite dient somit in der operativen und strategischen Steuerung als konsistente Zielvorgabe und zur Messung der Zielerreichung für den Konzernbereich Automobile, die einzelnen Geschäftseinheiten sowie Projekte und Produkte. Für den Konzernbereich Automobile wurde im Berichtsjahr mit – 0,2 % eine Kapitalrendite erzielt, die aufgrund der Sondereinflüsse im Operativen Ergebnis deutlich unterhalb des Kapitalkostensatzes von 6,8 % sowie unseres Mindestverzinsungsanspruches von 9 % liegt.

Aufgrund der Besonderheiten des Konzernbereichs Finanzdienstleistungen steht mit der Eigenkapitalrendite eine besondere Zielgröße im Mittelpunkt der Steuerung, die sich am eingesetzten Eigenkapital orientiert. Zur Ermittlung dieser Kennzahl wird das Ergebnis vor Steuern in Beziehung zum durchschnittlichen Eigenkapital gesetzt. Das durchschnittliche Eigenkapital wird aus dem Stand zu Beginn und zum Ende des Berichtsjahres ermittelt. Daneben besteht im

Konzernbereich Finanzdienstleistungen das Ziel, die Eigenkapitalanforderungen der Bankenaufsicht zu erfüllen, Eigenkapital für das geplante Wachstum der nächsten Geschäftsjahre zu beschaffen sowie das externe Rating durch eine adäquate Eigenkapitalausstattung zu unterstützen. Um die bankenaufsichtsrechtlichen Vorgaben stets einzuhalten, ist bei Volkswagen Financial Services ein in das interne Berichtswesen integriertes Planungsverfahren eingerichtet, durch das auf Basis der tatsächlichen und der erwarteten Geschäftsentwicklung laufend der Eigenkapitalbedarf ermittelt wird. Hierdurch wurde auch im Berichtsjahr sichergestellt, dass die aufsichtsrechtlichen Mindestkapitalanforderungen sowohl auf Gruppenebene als auch auf Ebene einzelner, besonderer Eigenkapitalanforderungen unterliegender Gesellschaften immer eingehalten wurden.

Die Kapitalrendite und der Wertbeitrag im Konzernbereich Automobile sowie die Eigenkapitalrendite und die Eigenkapitalquote im Konzernbereich Finanzdienstleistungen sind in folgender Tabelle dargestellt:

Mio. €	2015	2014
Konzernbereich Automobile[1]		
Operatives Ergebnis nach Steuern	–203	11.734
Investiertes Vermögen (Durchschnitt)	84.289	78.889
Kapitalrendite (RoI) in %	**–0,2**	**14,9**
Kapitalkostensatz in %	6,8	7,7
Kapitalkosten des investierten Vermögens	5.732	6.074
Wertbeitrag[2]	**–5.935**	**5.660**
Konzernbereich Finanzdienstleistungen		
Ergebnis vor Steuern	2.333	1.965
Durchschnittliches Eigenkapital	19.140	15.714
Eigenkapitalrendite vor Steuern in %	**12,2**	**12,5**
Eigenkapitalquote in %	**11,9**	**11,3**

1 Inklusive der anteiligen Einbeziehung der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen und Zuordnung der Konsolidierung zwischen den Konzernbereichen Automobile und Finanzdienstleistungen; ohne Berücksichtigung der Ergebnis- und Vermögenseffekte aus der Kaufpreisallokation.
2 Der Wertbeitrag entspricht dem Economic Value Added (EVA®). EVA® ist ein eingetragenes Warenzeichen der Unternehmensberatungsgesellschaft Stern Stewart & Co.

36. Eventualverbindlichkeiten

Mio. €	31.12.2015	31.12.2014
Verbindlichkeiten aus Bürgschaften	334	674
Verbindlichkeiten aus Gewährleistungsverträgen	77	58
Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten*	20	12
Sonstige Eventualverbindlichkeiten	3.069	2.359
	3.500	**3.103**

* Das Vorjahr wurde angepasst.

Die nicht in die Konzernbilanz übernommenen Treuhandvermögen und -schulden der zu den südamerikanischen Tochtergesellschaften gehörenden Spar- und Treuhandgesellschaften betrugen 702 Mio. € (Vorjahr: 802 Mio. €).

Bei Verbindlichkeiten aus Bürgschaften verpflichtet sich der Konzern zur Leistung von bestimmten Zahlungen, sofern die Garantienehmer ihre Verpflichtungen nicht erfüllen.

Finanzielle Garantien im Sinne des IFRS 7 werden nun bei den Liquiditätsrisiken unter Anhangangabe 34 ausgewiesen und sind nicht mehr in den Verbindlichkeiten aus Bürgschaften enthalten.

Die Verpfändung der Ansprüche aus beim Bankhaus Metzler gezeichneten Einlagezertifikaten für einen der Fleet Investments B.V. durch das Bankhaus Metzler gewährten Kredit wird ab dem Geschäftsjahr 2015 bei den Liquiditätsrisiken unter Anhangangabe 34 ausgewiesen. Diese war im Vorjahr in der Bestellung von Sicherheiten für fremde Verbindlichkeiten enthalten. Die Vorjahresangabe wurde entsprechend angepasst.

Die sonstigen Eventualverbindlichkeiten entfallen insbesondere auf mögliche Belastungen aus steuer- und zollrechtlichen Sachverhalten sowie aus Rechtsstreitigkeiten und Verfahren im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden und Arbeitnehmern.

Die Sonstigen Eventualverbindlichkeiten enthalten mit 1,0 Mrd. € mögliche Inanspruchnahmen aus produktbezogenen Klagen, Anlegerklagen sowie aus möglichen Geldbußen oder ähnlichen monetären Sanktionen aus Verwaltungsverfahren und Verfahren mit sonstigen verwaltungsähnlichen Behörden, die im Zusammenhang mit der Dieselthematik stehen, soweit die Voraussetzungen zur Erfassung einer Eventualverbindlichkeit erfüllt sind. Nicht enthalten sind grundsätzlich im Zusammenhang mit der Dieselthematik eingegangene Sammelklagen und Strafverfahren/Ordnungswidrigkeiten außerhalb der USA und Kanada sowie bestimmte Umfänge der Anlegerklagen, die soweit sie die Definition einer Eventualverbindlichkeit erfüllen, in der Regel mangels Bewertbarkeit nicht anzugeben waren. Diese Verfahren befinden sich noch in einem sehr frühen Stadium, so dass bisher die Anspruchsgrundlagen teilweise durch die Kläger nicht spezifiziert wurden und/oder die Anzahl der Kläger beziehungsweise die geltend gemachten Beträge nicht hinreichend konkret feststehen.

Im Jahr 2011 wurde von der Europäischen Kommission ein Kartellverfahren gegen die europäischen Lkw-Hersteller, darunter MAN und Scania, eingeleitet. Im November 2014 übermittelte die Europäische Kommission MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte, in denen die Europäische Kommission über die erhobenen Vorwürfe informierte und den Herstellern das Recht einräumt, vor einer möglichen Entscheidung zu den Vorwürfen umfassend Stellung zu nehmen und weitere Verteidigungsrechte geltend zu machen. Aufgrund der noch andauernden Untersuchung und den damit verbundenen Unsicherheiten ist Volkswagen zurzeit nicht in der Lage, die Entscheidungen der Behörden und damit mögliche Bußgelder abzuschätzen.

Weitergehende Angaben zu den Schätzungen hinsichtlich der finanziellen Auswirkungen sowie Angaben zu Unsicherheiten hinsichtlich der Höhe oder der Fälligkeit von Beträgen der Eventualverbindlichkeiten im Zusammenhang mit der Dieselthematik beziehungsweise den Ermittlungen der Europäischen Kommission werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen. Weitere Informationen finden sich in Anhangangabe 37 „ Rechtsstreitigkeiten“.

37. Rechtsstreitigkeiten

Die Volkswagen AG und die Unternehmen, an denen sie direkt oder mittelbar Anteile hält, sind national und international im Rahmen ihrer operativen Tätigkeit an einer Vielzahl an Rechtsstreitigkeiten und behördlichen Verfahren beteiligt. Solche Rechtsstreitigkeiten und Verfahren können insbesondere im Verhältnis zu Lieferanten, Händlern, Kunden, Arbeitnehmern oder Investoren auftreten. Für die daran beteiligten Gesellschaften können sich hieraus Zahlungs- oder andere Verpflichtungen ergeben. Vor allem in Fällen, in denen insbesondere US-amerikanische Kunden einzeln oder im Wege der Sammelklage Mängel an Fahrzeugen geltend machen, können sehr kostenintensive Maßnahmen erforderlich werden und hohe Schadensersatz- oder Strafschadensersatzzahlungen zu leisten sein. Entsprechende Risiken ergeben sich auch aus US-Patentverletzungsverfahren.

Darüber hinaus können sich Risiken im Zusammenhang mit der Einhaltung von regulatorischen Anforderungen ergeben. Dies gilt insbesondere im Falle von regulatorischen Wertungsspielräumen, bei denen es zu abweichenden Auslegungen durch Volkswagen und die jeweils zuständigen Behörden kommen kann. Des Weiteren können sich aus kriminellen Handlungen Einzelner, die selbst das beste Compliance System niemals vollständig ausschließen kann, Rechtsrisiken ergeben.

Soweit überschaubar und wirtschaftlich sinnvoll, wurden zur Absicherung dieser Risiken in angemessenem Umfang Versicherungen abgeschlossen und für die erkenn- und bewertbaren Risiken angemessen erscheinende Rückstellungen gebildet beziehungsweise Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht. Da einige Risiken nicht oder nur begrenzt einschätzbar sind, ist nicht auszuschließen, dass gleichwohl Schäden eintreten können, die durch die versicherten beziehungsweise zurückgestellten Beträge nicht gedeckt sind. Dies gilt insbesondere hinsichtlich der Einschätzung zu den Rechtsrisiken aus der Dieselthematik.

Dieselthematik

Am 18. September 2015 informierte die US-amerikanische Umweltbehörde Environmental Protection Agency (EPA) in einer „Notice of Violation" die Öffentlichkeit, dass bei Abgastests an bestimmten Fahrzeugen mit Dieselmotoren des Volkswagen Konzerns Unregelmäßigkeiten bei Stickoxid (NO_x)-Emissionen festgestellt wurden. Uns wird vorgeworfen, bei bestimmten Vierzylinder-Dieselmotoren der Baujahre 2009 bis 2015 im Prüfstandbetrieb mittels einer nicht angegebenen Motorsteuerungssoftware die US-amerikanischen Vorgaben zu NO_x-Emissionen umgangen zu haben, um die Zulassungsbedingungen zu erfüllen. Die Umweltbehörde des US-Bundesstaates Kalifornien California Air Resources Board (CARB) kündigte im gleichen Zusammenhang eigene Untersuchungen an.

Volkswagen räumte in diesem Zusammenhang Unregelmäßigkeiten ein. In seiner Ad-hoc-Mitteilung vom 22. September 2015 informierte der Volkswagen Konzern darüber, dass in Fahrzeugen mit bestimmten Dieselmotoren mit einem Gesamtvolumen von weltweit rund elf Millionen Fahrzeugen auffällige Abweichungen zwischen Prüfstandswerten und realem Fahrbetrieb festgestellt wurden. Weit überwiegend handelt es sich um Euro-5-Motoren des Typs EA 189. Am 2. November 2015 gab die EPA ebenfalls in Form einer „Notice of Violation" bekannt, dass auch bei der Software von Fahrzeugen mit Dieselmotoren vom Typ V6 TDI mit 3,0 l Hubraum Unregelmäßigkeiten aufgedeckt worden seien. Auch in diesem Zusammenhang kündigte die CARB eigene Untersuchungen an. Audi bestätigte, dass insgesamt drei Auxiliary Emission Control Devices im Rahmen der US-Zulassungsdokumentation nicht hinreichend beschrieben wurden. Betroffen sind rund 113 Tsd. Fahrzeuge der Modelljahre 2009 bis 2016 mit bestimmten Sechszylinder-Dieselmotoren.

Das U.S. Department of Justice (DoJ) hat am 4. Januar 2016 im Auftrag der EPA eine Klage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG sowie gegen weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns eingereicht. Die zivilrechtlich geltend gemachten Ansprüche basieren auf dem Vorwurf durch den Einsatz von illegaler Software (Defeat Device) gegen das amerikanische Gesetz zur Reinhaltung der Luft, den Clean Air Act, verstoßen zu haben. Die Klage umfasst sowohl die Vier- als auch die Sechszylinder-Dieselmotoren. Am 12. Januar 2016 informierte die CARB, dass sie wegen vermeintlicher Verstöße gegen den California Health and Safety Code sowie gegen verschiedene CARB-Vorschriften Zivilstrafen beantragen würde.

Die beschriebenen Vorwürfe sind Gegenstand intensiver und laufender Gespräche zwischen Volkswagen und der EPA beziehungsweise CARB; dies beinhaltet ebenfalls eine genaue Überprüfung der relevanten technischen Konzepte. Zum gegenwärtigen Zeitpunkt sind die Untersuchungen noch nicht vollständig abgeschlossen.

Neben internen Untersuchungen hat die Volkswagen AG eine sogenannte „External Investigation" bei der US-amerikanischen Anwaltskanzlei Jones Day in Auftrag gegeben. Es handelt sich dabei um eine unabhängige und aufwendige Untersuchung zur Dieselthematik. Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG trägt dafür Sorge, dass die Kanzlei ihre Aufklärungsarbeit unabhängig durchführen kann. Die Kanzlei Jones Day informiert die Gesellschaft laufend über die aktuellen Ergebnisse der Untersuchung.

Der Aufsichtsrat der Volkswagen AG hat einen Sonderausschuss gebildet, der sämtliche Vorgänge in diesem Zusammenhang für den Aufsichtsrat koordiniert.

Durch Bescheide vom 15. Oktober 2015 hat das deutsche Kraftfahrtbundesamt den Marken Volkswagen Pkw, Volkswagen Nutzfahrzeuge und SEAT für diejenigen Fahrzeuge aus der Gesamtzahl der rund elf Millionen betroffenen Dieselfahrzeuge, für die das Kraftfahrtbundesamt die entsprechende Gesamtfahrzeug-Typgenehmigung erteilt hat, einen Rückruf für die Mitgliedsstaaten der EU (EU28) angeordnet. Am 10. Dezember 2015 erging eine ähnliche Entscheidung in Bezug auf Audi-Fahrzeuge mit Motoren des Typs EA 189. Der dieser Anordnung zugrundeliegende Zeit- und Maßnahmenplan entspricht den zuvor von Volkswagen präsentierten Vorschlägen. Demnach werden die betroffenen Fahrzeuge, deren Gesamtzahl sich in den EU28-Staaten auf rund 8,5 Mio. beläuft, je nach technischer Komplexität der betreffenden Abstellmaßnahme seit Januar 2016 in die Service-Werkstätten zurückgerufen. Nach derzeitigem Erkenntnisstand variieren die Umfänge der Abstellmaßnahmen je nach Motorvariante. Die technischen Lösungen umfassen je nach Baureihe und Modelljahr Software- und teilweise Hardware-Maßnahmen. Die Details dieser Maßnahmen werden eng mit dem Kraftfahrtbundesamt abgestimmt und sind von diesem vorab zu genehmigen. Es wird derzeit mit den Behörden der übrigen Mitgliedsstaaten der EU angestrebt, dass darüber hinaus keine öffentlich-rechtlichen Maßnahmen in anderen Mitgliedsstaaten in diesem Zusammenhang erfolgen. Die Konzernmarken SEAT und ŠKODA haben von den jeweils zuständigen Typengenehmigungsbehörden – dem Spanischen Industrieministerium und der Vehicle Certification Agency in Großbritannien – ebenfalls grundsätzliche Genehmigungen erhalten. In einigen Ländern außerhalb der EU – unter anderem in der Schweiz, in Australien und in der Türkei – basiert die nationale Typengenehmigung auf einer vorherigen Anerkennung der EG/ECE-Typgenehmigung. Mit den Behörden dieser Staaten stehen wir ebenfalls in engem Kontakt, um entsprechende Maßnahmen abzustimmen.

Ein intensiver Austausch erfolgt ferner mit den Behörden in den USA und Kanada. Auch dort bedürfen die von Volkswagen geplanten Maßnahmen für die Vier- und Sechszylinder-Dieselmotoren einer Genehmigung. Aufgrund deutlich

strengerer NO_x-Grenzwerte ist es in den USA eine größere technische Herausforderung, die Fahrzeuge so umzurüsten, dass alle gültigen Emissionsgrenzen eingehalten werden.

Mögliche Auswirkungen auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage von Volkswagen können sich im Wesentlichen in den folgenden Rechtsgebieten ergeben:

1. Straf- und Verwaltungsverfahren weltweit (exklusive USA/Kanada)
Neben den ausgeführten Abstimmungsprozessen mit den jeweils zuständigen Zulassungsbehörden sind in einigen Ländern strafrechtliche Ermittlungsverfahren/Ordnungswidrigkeitenverfahren (so zum Beispiel durch die Staatsanwaltschaft in Braunschweig, Deutschland) und/oder Verwaltungsverfahren (so zum Beispiel durch die Bundesanstalt für Finanzdienstleistungsaufsicht in Deutschland) eröffnet beziehungsweise angekündigt worden. Der Kernsachverhalt der strafrechtlichen Ermittlungsverfahren wird von der Staatsanwaltschaft in Braunschweig ermittelt. Ob und gegebenenfalls in welcher Höhe daraus am Ende Geldbußen für das Unternehmen resultieren, unterliegt zum aktuellen Zeitpunkt Einschätzungsrisiken. In der Mehrheit der Verfahren schätzt Volkswagen deren Erfolgswahrscheinlichkeit bisher mit unter 50 % ein, sodass Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich eingeschätzt wurden.

2. Produktbezogene Klagen weltweit (exklusive USA/Kanada)
In betroffenen Märkten besteht grundsätzlich die Möglichkeit von zivilrechtlichen Klagen von Kunden gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns. Zudem besteht die Möglichkeit, dass Importeure und Händler zum Beispiel im Wege des Regresses Ansprüche gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns geltend machen könnten. Dabei gibt es neben der Form von individuellen Klagen in verschiedenen Jurisdiktionen (nicht jedoch in Deutschland) auch die Form der Sammelklage, das heißt der kollektiven Geltendmachung von Individualansprüchen.

In diesem Zusammenhang sind derzeit verschiedene Klagen gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns anhängig.

Sammelverfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns sind in verschiedenen Ländern wie beispielsweise Australien, Israel, Italien, Großbritannien und den Niederlanden anhängig. Das Verfahren in den Niederlanden ist auf reine Beweisaufnahme gerichtet. Die übrigen Sammelverfahren sind Klagen, mit denen unter anderem Schadensersatz geltend gemacht wird. Die Höhe dieser Ansprüche lässt sich aufgrund des frühen Stadiums der Verfahren noch nicht beziffern. In Südkorea sind verschiedene Massenverfahren (Individualklagen, in denen sich teilweise mehrere hundert Einzelkläger zusammengeschlossen haben) anhängig. Mit diesen Klagen werden Schadensersatzansprüche und die Rückabwicklung des Kaufvertrages inklusive der Rückzahlung des Kaufpreises geltend gemacht. In keinem der vorgenannten auf Schadensersatz gerichteten Verfahren wird von Volkswagen die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger mit mehr als 50 % eingeschätzt, sodass für diese Fälle Eventualverbindlichkeiten angegeben wurden, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich eingeschätzt wurden.

Darüber hinaus sind Einzelklagen und ähnliche Verfahren gegen die Volkswagen AG und andere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in zahlreichen Ländern anhängig. In Deutschland und Österreich sind jeweils im zweistelligen Bereich Einzelklagen anhängig, die meist auf Schadensersatz oder Rückabwicklung des Kaufvertrags gerichtet sind. In der weit überwiegenden Zahl der Einzelklageverfahren wird die Erfolgswahrscheinlichkeit der Kläger von Volkswagen bisher mit unter 50 % eingeschätzt, für diese Klagen wurden Eventualverbindlichkeiten angegeben, soweit sie bewertbar sind und die Erfolgsaussichten nicht als unwahrscheinlich eingeschätzt wurden.

In welcher Größenordnung und mit welchen Erfolgsaussichten Kunden zukünftig über die bestehenden Klagen hinaus von der Möglichkeit einer Klageerhebung Gebrauch machen, kann derzeit nicht eingeschätzt werden. Zum einen sind derzeit keine abschließenden Ergebnisse der externen Untersuchung durch die Kanzlei Jones Day bekannt. Zum anderen laufen auch die staatsanwaltschaftlichen Ermittlungen noch.

Volkswagen arbeitet mit Hochdruck daran, die einleitend beschriebenen Abhilfemaßnahmen zu finalisieren. Die Umsetzung hat für die 2 l Motoren in der 4. Januarwoche 2016 bereits begonnen.

Volkswagen verfolgt das klare Ziel, durch die Umsetzung der geplanten Maßnahmen die Motorleistung, den Kraftstoffverbrauch und die CO_2-Emission nicht nachteilig zu verändern.

3. Anlegerklagen weltweit (exklusive USA/Kanada)
Aufgrund der Kursbewegungen bei Wertpapieren der Volkswagen AG im Nachgang zur Veröffentlichung der Notices of Violation der EPA haben Anleger aus Deutschland und dem Ausland angekündigt, Schadensersatzansprüche gegen die Volkswagen AG zu prüfen. Der Volkswagen AG wurden bereits Klagen zugestellt, in denen insbesondere Schadensersatz

aufgrund angeblichen Fehlverhaltens im Rahmen der Kommunikation auf dem Kapitalmarkt geltend gemacht wird. Parallel hierzu wurde teilweise die Durchführung eines Verfahrens nach dem Kapitalanleger-Musterverfahrensgesetz beantragt. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass keine Rückstellungen gebildet wurden. Des Weiteren wurden für einen Teil der eingegangenen Klagen Eventualverbindlichkeiten angegeben. Der überwiegende Teil der Klagen ist derzeit entweder nicht bewertbar oder die Erfolgsaussichten sind als unwahrscheinlich eingeschätzt worden.

4. Verfahren in den USA/Kanada

Nach der Veröffentlichung der „Notices of Violation" durch die EPA sind die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns Gegenstand von eingehenden Untersuchungen, laufenden Ermittlungen (zivil- und strafrechtlich) und Zivilprozessen. Die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns haben Vorladungen und Anfragen seitens staatlicher Attorney Generals und anderer Regierungsbehörden erhalten und reagieren auf diese Untersuchungen und Anfragen.

Überdies kommen in Bezug auf die in den „Notices of Violation" der EPA beschriebenen Vorgänge an verschiedenen Stellen Rechtsstreitigkeiten auf die Volkswagen AG und weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns in den USA/Kanada zu.

Am 4. Januar 2016 reichte das U.S. Department of Justice (DoJ), Civil Division, im Auftrag der EPA eine zivilrechtliche Klage gegen die Volkswagen AG, die AUDI AG und bestimmte weitere Gesellschaften des Volkswagen Konzerns ein. Mit der Klage werden gesetzliche Sanktionen gemäß dem U.S. Clean Air Act sowie ein bestimmter Unterlassungsanspruch beantragt.

Am 12. Januar 2016 teilte die CARB mit, dass sie wegen vermeintlicher Verstöße gegen den California Health and Safety Code sowie gegen verschiedene CARB-Vorschriften Zivilstrafen beantragen würde.

Darüber hinaus ermittelt das DoJ in strafrechtlicher Hinsicht. Hierbei geht es um Vorwürfe der Verletzung verschiedener bundesrechtlicher Straftatbestände.

Eine Vielzahl vermeintlicher Sammelklagen seitens betroffener Kunden und Händler sind bei US-Bundesgerichten eingereicht und zur vorprozessualen Koordination an ein Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden. Gefordert wird im Wesentlichen der Ersatz materieller Schäden. Die vorstehend angegebene zivilrechtliche Klage seitens des U.S. Department of Justice ist ebenfalls zur vorprozessualen Koordination an dasselbe Bundesgericht in Kalifornien verwiesen worden.

Überdies sind in den USA einige vermeintliche Sammelklagen, einige Einzelklagen von Kunden und einige staatliche oder kommunale Ansprüche bei einzelstaatlichen Gerichten eingereicht worden. Die Attorneys General von vier U.S.-Bundesstaaten (West Virginia, Texas, New Mexico und New Jersey) haben Klage bei einzelstaatlichen Gerichten mit dem Vorwurf eingereicht, dass die Volkswagen Group of America unzutreffende Werbung für Clean Diesel Fahrzeuge geschaltet habe und Kunden hierdurch irreführend zum Kauf von Volkswagen Dieselfahrzeugen verleitet worden seien. Vergleichbare Vorwürfe erhebt auch die United States Federal Trade Commission (FTC) mit ihrer Klage vom 29.03.2016 gegenüber der Volkswagen Group of America.

Über die vorstehend beschriebenen Klagen hinaus, für die Risikovorsorgen gebildet wurden, sind mehrere Schadensersatzklagen im Auftrag vermeintlicher Erwerber von sogenannten American Depository Receipts der Volkswagen AG wegen angeblicher erlittener Kursverluste infolge der in den „Notices of Violation" der EPA beschriebenen Vorgänge ergangen.

Auch diese Klagen sind, wie vorstehend beschrieben, zur Koordination an das Bundesgericht im Bundesstaat Kalifornien verwiesen worden. Volkswagen ist der Auffassung, seine kapitalmarktrechtlichen Pflichten ordnungsgemäß erfüllt zu haben, sodass keine Rückstellungen gebildet wurden. Des Weiteren wurden keine Eventualverbindlichkeiten angegeben, da sie gegenwärtig nicht bewertbar sind.

5. Bewertung der Risiken aus der Dieselthematik

Zur Absicherung der derzeit bekannten Rechtsrisiken einschließlich angemessener Verteidigungs- und Rechtsberatungsaufwendungen im Zusammenhang mit der Dieselthematik wurden auf Basis des gegenwärtigen Kenntnisstands und aktueller Einschätzungen Rückstellungen in Höhe von 7,0 Mrd. € gebildet. Daneben wurde für Eventualverbindlichkeiten – soweit bereits hinreichend bewertbar – ein Betrag in Höhe von 1,0 Mrd. € berücksichtigt. Aufgrund des noch nicht abgeschlossenen Stadiums der unabhängigen und aufwendigen Untersuchungen, sowie der Vielschichtigkeit der einzelnen Einflussfaktoren und den noch andauernden Abstimmungen mit den Behörden unterliegen die gebildeten Rückstellungen sowie die angegebenen Eventualverbindlichkeiten und die weiteren latenten Rechtsrisiken zum Teil erheblichen Einschätzungsrisiken. Daneben werden aktuell Verhandlungen mit den Behörden in den USA über mögliche Investitio-

nen in Umweltprojekte und die Elektromobilität geführt. Die Investitionen werden sich voraussichtlich auf rund 1,8 Mrd. € belaufen. Inhalt sowie zeitliche Verteilung der Investitionen sind derzeit noch unbestimmt.

Weitere wesentliche Rechtsfälle

Die ARFB Anlegerschutz UG (haftungsbeschränkt), Berlin, erhob Klage aus an sie vermeintlich abgetretenen Ansprüchen auf Schadensersatz in Höhe von circa 2,26 Mrd. € gegenüber der Porsche Automobil Holding SE, Stuttgart/Deutschland, und der Volkswagen AG. Die Klägerin behauptet, dass diese Ansprüche auf vermeintlichen Verstößen der Beklagten gegen Vorschriften zum Schutz des Kapitalmarktes beim Erwerb von Volkswagen Aktien durch Porsche im Jahr 2008 beruhen. Mit Beschluss aus April 2016 hat das Landgericht Hannover eine Vielzahl an Feststellungszielen an das Oberlandesgericht Celle zum Zweck der Herbeiführung eines Musterentscheids vorgelegt. Im Übrigen wurden die Anträge als unzulässig verworfen. Wegen anderer vermeintlicher Ansprüche, unter anderem gegen die Volkswagen AG, in Höhe von insgesamt circa 4,6 Mrd. €, die ebenfalls die damaligen Vorgänge betreffen, beantragten Investoren seit 2010 in verschiedenen Fällen die Einleitung von Güteverfahren. Volkswagen hat jeweils die geltend gemachten Ansprüche zurückgewiesen und den Beitritt zu den Güteverfahren abgelehnt.

Im Jahr 2011 wurde von der Europäischen Kommission ein Kartellverfahren gegen die europäischen Lkw-Hersteller, darunter MAN und Scania, eingeleitet. Im November 2014 übermittelte die Europäische Kommission MAN, Scania und den übrigen betroffenen Lkw-Herstellern die sogenannten Beschwerdepunkte, in denen die Europäische Kommission die Lkw-Hersteller über die gegen sie erhobenen Vorwürfe informierte und den Herstellern das Recht einräumt, vor einer möglichen Entscheidung zu den Vorwürfen umfassend Stellung zu nehmen und weitere Verteidigungsrechte geltend zu machen. Wegen der noch andauernden Sachverhaltsklärung kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht beurteilt werden, ob und in welcher Höhe sich aus den Untersuchungen der EU-Kommission Belastungen für MAN und Scania ergeben könnten. Weder bei MAN noch bei Scania wurden deshalb Rückstellungen gebildet oder Angaben zu Eventualverbindlichkeiten gemacht.

Die Hauptversammlung der MAN SE hat im Juni 2013 dem Abschluss eines Beherrschungs- und Gewinnabführungsvertrages zwischen der MAN SE und der Volkswagen Truck & Bus GmbH (vormals Truck & Bus GmbH), einer Tochtergesellschaft der Volkswagen AG, zugestimmt. Im Juli 2013 ist ein Spruchverfahren eingeleitet worden, in dem die Angemessenheit der im Vertrag geregelten Barabfindung gemäß § 305 AktG und der Ausgleichszahlung gemäß § 304 AktG überprüft wird. Die Einleitung eines solchen Spruchverfahrens durch Minderheitsaktionäre ist nicht ungewöhnlich. Das Landgericht München hat im Juli 2015 in erster Instanz entschieden, dass der Abfindungsanspruch der außenstehenden MAN Aktionäre von 80,89 € auf 90,29 € anzuheben sei; gleichzeitig wurde die Höhe der Ausgleichszahlung bestätigt. Sowohl die Antragstellerseite als auch die Volkswagen Truck & Bus GmbH haben gegen den Beschluss Beschwerde beim Oberlandesgericht München eingelegt. Volkswagen hält die ermittelten Bewertungsergebnisse nach wie vor für richtig. Die Angemessenheit der Wertfindung wurde durch die von den Parteien beauftragten Wirtschaftsprüfungsgesellschaften und den gerichtlich bestellten Vertragsprüfer bestätigt. Die Bewertung der Verbindlichkeit für die Andienungs-/Ausgleichsrechte der Minderheitsgesellschafter wurde entsprechend angepasst.

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 insbesondere im Zusammenhang mit der Dieselthematik beziehungsweise den Ermittlungen der Europäischen Kommission werden gemäß IAS 37.92 nicht gemacht, um die Ergebnisse der Verfahren und die Interessen des Unternehmens nicht zu beeinträchtigen.

38. Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Mio. €	FÄLLIG 2015	FÄLLIG 2016 – 2019	FÄLLIG ab 2020	GESAMT 31.12.2014
Bestellobligo für				
Sachanlagen	8.524	1.826	–	10.350
Immaterielle Vermögenswerte	555	585	–	1.140
Investment Property	2	–	–	2
Verpflichtungen aus				
zugesagten Darlehensvergaben an nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	131	–	149	279
unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden	3.540	129	356	4.025
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	899	2.351	2.472	5.721
Übrige finanzielle Verpflichtungen	4.651	1.005	112	5.768

Mio. €	FÄLLIG 2016	FÄLLIG 2017 – 2020	FÄLLIG ab 2021	GESAMT 31.12.2015
Bestellobligo für				
Sachanlagen	7.214	1.169	–	8.383
Immaterielle Vermögenswerte	1.163	143	–	1.306
Investment Property	8	–	–	8
Verpflichtungen aus				
zugesagten Darlehensvergaben an nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	558	2	–	560
unwiderruflichen Kreditzusagen an Kunden	4.602	0	94	4.696
langfristigen Miet- und Leasingverträgen	997	2.466	2.444	5.908
Übrige finanzielle Verpflichtungen	3.290	1.059	200	4.549

Den Sonstigen finanziellen Verpflichtungen aus langfristigen Miet- und Leasingverträgen stehen erwartete Erträge aus Untermietverhältnissen in Höhe von 989 Mio. € (Vorjahr: 968 Mio. €) gegenüber.

Die Übrigen finanziellen Verpflichtungen enthalten Verpflichtungen aus einer unwiderruflichen Kreditzusage in Höhe von 1,3 Mrd. € an LeasePlan mit einer Laufzeit bis Dezember 2018. Der Kreditrahmen wurde bisher nicht in Anspruch genommen.

Des Weiteren werden hinsichtlich der Dieselthematik aktuell Verhandlungen mit den Behörden in den USA über mögliche Investitionen in Umweltprojekte und die Elektromobilität geführt. Die Investitionen werden sich voraussichtlich auf rund 1,8 Mrd. € belaufen. Inhalt sowie zeitliche Verteilung der Investitionen sind derzeit noch unbestimmt.

39. Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers

Die Volkswagen AG ist nach deutschem Handelsrecht verpflichtet, das im Geschäftsjahr berechnete Gesamthonorar des Konzernabschlussprüfers in Deutschland anzugeben.

Mio. €	2015	2014
Abschlussprüfungsleistungen	15	13
Andere Bestätigungsleistungen	6	6
Steuerberatungsleistungen	0	0
Sonstige Leistungen	6	11
	27	**30**

40. Gesamtperiodenaufwand

Mio. €	2015	2014
Materialaufwand		
Aufwendungen für Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe sowie für bezogene Waren und Aufwendungen für bezogene Leistungen	**143.700**	**132.514**
Personalaufwand		
Löhne und Gehälter	29.301	27.684
Soziale Abgaben und Aufwendungen für Altersversorgung und für Unterstützung	6.967	6.151
	36.268	**33.834**

41. Im Jahresdurchschnitt beschäftigte Mitarbeiter

	2015	2014
Leistungslöhner	230.720	225.454
Indirekter Bereich	286.125	276.249
	516.845	**501.703**
davon Mitarbeiter in passiver Phase der Altersteilzeit	(6.483)	(8.011)
Auszubildende	17.321	17.145
	534.166	**518.848**
Mitarbeiter der chinesischen Gemeinschaftsunternehmen	70.221	64.575
	604.387	**583.423**

42. Ereignisse nach dem Bilanzstichtag

Im Januar 2016 wurden die letzten Genehmigungen für den Verkauf von LeasePlan an ein internationales Investorenkonsortium durch die zuständigen Behörden erteilt. Die rechtliche Übertragung der LeasePlan-Anteile an das Konsortium wurde am 21. März 2016 vollzogen.

Der Gesamtwert der Transaktion belief sich auf rund 3,7 Mrd. € zuzüglich Zinsen in Höhe von 31,5 Mio. €. Für den Volkswagen Konzern ergab sich hieraus in 2016 ein positiver Effekt auf die Investitionstätigkeit und die Netto-Liquidität von 2,2 Mrd. € sowie unter Berücksichtigung des abgehenden At-Equity-Anteils an der GMH ein Ertrag in Höhe eines niedrigen dreistelligen Mio. € Betrags, der im Finanzergebnis ausgewiesen wird. Mit Vollzug der Transaktion wurde die bisherige durch den Volkswagen Konzern gewährte Kreditlinie von 1,3 Mrd. € aufgehoben.

43. Angaben über die Beziehungen zu nahe stehenden Personen und Unternehmen nach IAS 24

Als nahe stehende Personen oder Unternehmen im Sinne des IAS 24 gelten natürliche Personen und Unternehmen, die von der Volkswagen AG beeinflusst werden können, die einen Einfluss auf die Volkswagen AG ausüben können oder die unter dem Einfluss einer anderen nahe stehenden Partei der Volkswagen AG stehen.

Die Porsche SE hat sich Ende September 2015 mit der Suzuki Motor Corporation über den außerbörslichen Erwerb von 1,5 % der Stammaktien an der Volkswagen AG geeinigt. Zum Bilanzstichtag hielt die Porsche SE mit 52,2 % die Mehrheit der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Auf der Außerordentlichen Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 wurde die Schaffung von Entsendungsrechten für das Land Niedersachsen beschlossen. Damit kann die Porsche SE nicht die Mehrheit der Mitglieder im Aufsichtsrat der Volkswagen AG bestellen, solange dem Land Niedersachsen mindestens 15 % der Stammaktien gehören. Die Porsche SE hat aber die Möglichkeit, an den unternehmenspolitischen Entscheidungen des Volkswagen Konzerns mitzuwirken und gilt damit als nahe stehendes Unternehmen im Sinne des IAS 24.

Die Einbringung des operativen Holdinggeschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG am 1. August 2012 wirkt sich wie folgt auf die bereits vor Einbringung bestehenden, im Zuge der Grundlagenvereinbarung und der hiermit im Zusammenhang stehenden Durchführungsverträge, geschlossenen Vereinbarungen zwischen der Porsche SE, der Volkswagen AG und Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart Konzerns aus:

- Unverändert stellt die Volkswagen AG die Porsche SE von bestimmten Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber Gläubigern der Gesellschaften des Porsche Holding Stuttgart Konzerns gegeben hat, in Höhe ihres Anteils am Kapital der Porsche Holding Stuttgart, welcher seit der Einbringung zum 1. August 2012 100 % beträgt, frei. Im Rahmen der Übertragung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs von der Porsche SE wurde die Porsche Holding Finance plc, Dublin, Irland, in den Volkswagen Konzern eingebracht. Seit dem 1. August 2012 umfasst die Freistellung daher auch Finanzgarantien, die die Porsche SE gegenüber Gläubigern der Porsche Holding Finance plc bezüglich der Zinszahlung und Rückzahlung von Anleihen in einem Gesamtvolumen von insgesamt 310 Mio. € abgegeben hat. Im Rahmen der Einbringung des operativen Holding-Geschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG verpflichtete sich die Volkswagen AG, für die gegenüber externen Gläubigern gegebenen Garantien, unter Berücksichtigung der Freistellung im Innenverhältnis, eine marktübliche Haftungsvergütung mit Wirkung ab dem 1. August 2012 zu übernehmen.
- Unverändert gilt, dass die Volkswagen AG die Porsche SE von Ansprüchen des Einlagensicherungsfonds im Innenverhältnis freigestellt hat, nachdem die Porsche SE im August 2009 eine vom Bundesverband Deutscher Banken geforderte Freistellungserklärung gegenüber dem Einlagensicherungsfonds abgegeben hatte. Die Volkswagen AG hat sich zudem verpflichtet, den Einlagensicherungsfonds von etwaigen Verlusten freizustellen, die durch dessen Maßnahmen zugunsten eines im Mehrheitsbesitz stehenden Kreditinstituts anfallen.

- Unverändert gilt, dass die Porsche SE die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG sowie deren Rechtsvorgänger unter bestimmten Voraussetzungen von steuerlichen Belastungen freistellt, die über die auf Ebene dieser Gesellschaften bilanzierten Verpflichtungen aus Zeiträumen bis einschließlich 31. Juli 2009 hinausgehen. Umgekehrt hat sich die Volkswagen AG grundsätzlich verpflichtet, etwaige Steuervorteile oder Steuererstattungen der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG sowie deren Rechtsvorgängern und Tochterunternehmen für Veranlagungszeiträume bis zum 31. Juli 2009 an die Porsche SE zu erstatten. Basierend auf dem Ergebnis der abgeschlossenen steuerlichen Außenprüfung für die Veranlagungszeiträume 2006 bis 2008 würde sich für die Volkswagen AG eine Ausgleichsverpflichtung im niedrigen dreistelligen Millionen-Euro-Bereich ergeben. Künftige neuere Erkenntnisse aus der Ende 2015 begonnenen steuerlichen Außenprüfung für den Veranlagungszeitraum 2009 können dazu führen, dass sich die mögliche Ausgleichsverpflichtung erhöhen oder vermindern kann.

Bezüglich der bei der Porsche SE bis zur Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs in die Volkswagen AG verbliebenen 50,1 % der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart, hatten sich die Porsche SE und die Volkswagen AG im Rahmen der Grundlagenvereinbarung wechselseitig Put- und Call-Optionen eingeräumt. Sowohl die Volkswagen AG (im Falle der Ausübung ihrer Call-Option) als auch die Porsche SE (im Falle der Ausübung ihrer Put-Option) hatten sich verpflichtet, aus der Ausübung der Optionen und eventuellen nachgelagerten Handlungen sich in Bezug auf die Beteiligung an der Porsche Holding Stuttgart ergebende steuerliche Belastungen (z. B. aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009) zu tragen. Hätten sich bei der Volkswagen AG, der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG oder deren jeweiligen Tochtergesellschaften aus der Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 und/oder 2009 steuerliche Vorteile ergeben, hätte sich im Falle der Ausübung der Put-Option durch die Porsche SE der für die Übertragung des verbleibenden 50,1 %igen Anteils an der Porsche Holding Stuttgart von der Volkswagen AG zu entrichtende Kaufpreis um den Barwert der Steuervorteile erhöht. Diese Regelung wurde im Rahmen des Einbringungsvertrags dahingehend übernommen, dass die Porsche SE in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile aus einer infolge der Einbringung entstehenden Nachversteuerung der Ausgliederung 2007 einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG hat. Im Rahmen der Einbringung wurde zudem vereinbart, dass die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart sowie deren Tochterunternehmen von Steuern freistellt, sofern es durch von der Porsche SE vorgenommene oder unterlassene Maßnahmen bei oder nach Umsetzung der Einbringung zu einer Nachversteuerung 2012 bei diesen Gesellschaften kommen sollte. Auch in diesem Fall hat die Porsche SE einen Anspruch auf Zahlung gegen die Volkswagen AG in Höhe des Barwerts der realisierbaren Steuervorteile, die sich bei einem derartigen Vorgang auf Ebene der Volkswagen AG oder einem ihrer Tochterunternehmen ergeben.

Im Zusammenhang mit der Einbringung des operativen Holdinggeschäftsbetriebs der Porsche SE in die Volkswagen AG wurden weitere Verträge geschlossen und Erklärungen abgegeben, dazu zählen im Wesentlichen:

- Die Porsche SE hat der Volkswagen AG im Rahmen der Einbringung verschiedene Garantien bezüglich der Porsche Holding Stuttgart, der Porsche AG und ihrer sonstigen übergehenden Beteiligungen gewährt. Diese beziehen sich unter anderem auf die ordnungsgemäße Ausgabe und volle Einzahlung der Aktien beziehungsweise Einlagen und beziehungsweise oder auf die Inhaberschaft der Anteile an der Porsche Holding Stuttgart und der Porsche AG.
- Des Weiteren gab die Porsche SE im Rahmen der Einbringung ihres operativen Holding-Geschäftsbetriebs Garantien für sonstige übergehende Vermögenswerte und Schulden gegenüber der Volkswagen AG ab. Dabei garantiert die Porsche SE, dass diese bis zum Zeitpunkt des Vollzugs der Einbringung nicht abgetreten und grundsätzlich frei von Rechten Dritter sind.
- Die Haftung der Porsche SE für diese Garantien ist grundsätzlich beschränkt auf die von der Volkswagen AG erbrachte Gegenleistung.
- Die Porsche SE stellt ihre eingebrachten Tochterunternehmen, die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG sowie deren Tochterunternehmen von Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE frei, die den Zeitraum bis einschließlich 31. Dezember 2011 betreffen und über die auf Ebene dieser Gesellschaften für diesen Zeitraum hierfür passivierten Verpflichtungen hinausgehen.
- Die Porsche SE stellt die Porsche Holding Stuttgart und die Porsche AG von Verpflichtungen aus bestimmten Rechtsstreitigkeiten frei; dies schließt die Kosten für eine angemessene Rechtsverteidigung ein.

- Zudem stellt die Porsche SE die Volkswagen AG, die Porsche Holding Stuttgart, die Porsche AG und deren Tochterunternehmen hälftig von Steuern (außer Ertragsteuern) frei, die auf deren Ebene im Zusammenhang mit der Einbringung entstehen und die bei Ausübung der Call-Option auf die bei der Porsche SE bis zur Einbringung verbliebenen Anteile an der Porsche Holding Stuttgart nicht angefallen wären. Entsprechend stellt die Volkswagen AG die Porsche SE hälftig von derartigen, bei ihr anfallenden Steuern frei. Darüber hinaus wird die Porsche Holding Stuttgart hälftig von infolge der Verschmelzung ausgelösten Grunderwerbsteuer und sonstigen Kosten freigestellt.
- Es wurde darüber hinaus die verursachungsgerechte Allokation etwaiger nachträglicher Umsatzsteuerforderungen beziehungsweise -verbindlichkeiten aus Vorgängen bis zum 31. Dezember 2009 zwischen der Porsche SE und der Porsche AG vereinbart.
- Im Einbringungsvertrag wurden zwischen der Porsche SE und dem Volkswagen Konzern verschiedene Informations-, Verhaltens- und Mitwirkungspflichten vereinbart.

Das Land Niedersachsen und die Hannoversche Beteiligungsgesellschaft mbH, Hannover, verfügen gemäß Mitteilung vom 5. Januar 2016 am 31. Dezember 2015 über 20,00 % der Stimmrechte an der Volkswagen AG. Darüber hinaus wurde – wie oben dargestellt – von der Hauptversammlung der Volkswagen AG am 3. Dezember 2009 beschlossen, dass das Land Niedersachsen zwei Mitglieder des Aufsichtsrates bestellen darf (Entsendungsrecht).

Mitglieder des Vorstands beziehungsweise des Aufsichtsrats der Volkswagen AG sind Mitglieder in Aufsichtsräten beziehungsweise Vorständen von anderen Unternehmen oder sind Gesellschafter anderer Unternehmen, mit denen die Volkswagen AG im Rahmen der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit Beziehungen unterhält. Alle Geschäfte mit nahe stehenden Personen und Unternehmen werden zu Bedingungen ausgeführt, wie sie auch mit fremden Dritten üblich sind.

Die folgenden Tabellen zeigen das Lieferungs- und Leistungsvolumen sowie ausstehende Forderungen und Verpflichtungen zwischen vollkonsolidierten Gesellschaften des Volkswagen Konzerns und nahe stehenden Personen und Unternehmen.

NAHE STEHENDE UNTERNEHMEN UND PERSONEN

	ERBRACHTE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN		EMPFANGENE LIEFERUNGEN UND LEISTUNGEN	
Mio. €	2015	2014	2015	2014
Porsche SE	12	24	5	6
Aufsichtsräte	7	5	4	4
Vorstandsmitglieder	1	1	0	12
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	944	989	886	767
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	11.785	15.352	1.429	1.388
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	126	198	826	575
Versorgungspläne	3	3	0	0
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	0	0	0	0
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	5	5	2	4

Mio. €	FORDERUNGEN (EINSCHLIESSLICH ERHALTENE SICHERHEITEN) AN		VERBINDLICHKEITEN (EINSCHLIESSLICH VERPFLICHTUNGEN) GEGENÜBER	
	31.12.2015	31.12.2014	31.12.2015	31.12.2014
Porsche SE	334	356	110	14
Aufsichtsräte	0	0	165	218
Vorstandsmitglieder	0	0	81	69
Nicht konsolidierte Tochtergesellschaften	1.015	673	1.418	815
Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	7.495	6.295	2.343	2.127
Assoziierte Unternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen	40	69	518	168
Versorgungspläne	1	1	8	7
Sonstige nahe stehende Personen oder Unternehmen	–	–	25	27
Land Niedersachsen, dessen Mehrheitsbeteiligungen und Gemeinschaftsunternehmen	0	0	0	1

In den obigen Tabellen sind die von den Gemeinschaftsunternehmen und assoziierten Unternehmen erhaltenen Dividendenzahlungen in Höhe von 4.704 Mio. € (Vorjahr: 2.997 Mio. €) und an die Porsche SE gezahlte Dividenden in Höhe von 719 Mio. € (Vorjahr: 599 Mio. €) nicht enthalten.

Von den Forderungen gegenüber nahe stehenden Personen und Unternehmen wurden im Geschäftsjahr 148 Mio. € (Vorjahr: 5 Mio. €) wertberichtigt.

Des Weiteren bürgt der Volkswagen Konzern für nahestehende Personen und Unternehmen gegenüber externen Banken in Höhe von 262 Mio. €.

Die Entwicklung der empfangenen und erbrachten Lieferungen und Leistungen gegenüber Gemeinschaftsunternehmen und deren Mehrheitsbeteiligungen ist im Wesentlichen auf Zulieferungen an die chinesischen Joint Ventures zurückzuführen.

Die empfangenen Lieferungen und Leistungen von der Porsche SE entfallen im Wesentlichen auf eine marktübliche Haftungsvergütung für übernommene Garantien. Die an die Porsche SE erbrachten Lieferungen und Leistungen entfallen im Wesentlichen auf Zinserträge für gewährte Darlehen. Die von Vorstandsmitgliedern empfangenen Lieferungen und Leistungen entfielen im Vorjahr im Wesentlichen auf im Rahmen des Angebots an die Aktionäre von Scania angediente Aktien.

Die Forderungen an die Porsche SE bestehen im Wesentlichen aus Darlehensforderungen. Die Verpflichtungen gegenüber der Porsche SE bestehen im Wesentlichen aus Festgeldanlagen.

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

Die Verpflichtungen gegenüber Aufsichtsräten in Höhe von 165 Mio. € (Vorjahr: 218 Mio. €) beinhalten wie im Vorjahr im Wesentlichen verzinsliche Bankguthaben von Aufsichtsräten, die zu marktüblichen Konditionen bei Gesellschaften des Volkswagen Konzerns angelegt wurden.

Die Verpflichtungen gegenüber dem Vorstand enthalten ausstehende Salden für die Tantieme der Vorstandsmitglieder in Höhe von 36.244.616 € (Vorjahr: 53.686.233 €) sowie aus Anlass der Beendigung von Vorstandsverhältnissen gewährte Beträge in Höhe von 39.433.417 € (Vorjahr: 12.373.058 €).

Über die oben genannten Werte hinaus sind für Vorstand und Aufsichtsrat des Volkswagen Konzerns folgende Aufwendungen für die im Rahmen ihrer Organtätigkeit gewährten Leistungen und Vergütungen erfasst worden:

€	2015	2014
Kurzfristig fällige Leistungen	65.404.667	77.704.758
Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses	3.375.923	4.409.573
Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses	41.132.431	12.809.128
	109.913.021	**94.923.459**

Durch Beschluss des Aufsichtsrats der Volkswagen AG wurde für die im Zeitpunkt des Beschlusses aktiven Vorstandsmitglieder ein Anteil von 30 % der variablen Vergütung für das Geschäftsjahr 2015 zurückbehalten und unter den Vorbehalt der zukünftigen Aktienkursentwicklung gestellt. Der Beschluss war bei der Ermittlung der kurzfristig fälligen Leistungen nach IFRS nicht zu berücksichtigen, da die Beschlussfassung erst nach Ablauf des Geschäftsjahres erfolgt ist.

Den angestellten Arbeitnehmervertretern im Aufsichtsrat steht weiterhin ein reguläres Gehalt im Rahmen ihres Arbeitsvertrags zu. Dieses orientiert sich an den Vorschriften des Betriebsverfassungsgesetzes und entspricht einer angemessenen Vergütung für die entsprechende Funktion beziehungsweise Tätigkeit im Unternehmen. Dies gilt entsprechend für den Vertreter der Leitenden Angestellten im Aufsichtsrat.

Die Leistungen nach Beendigung des Arbeitsverhältnisses betreffen Zuführungen zu Pensionsrückstellungen für aktive Vorstandsmitglieder.

Die Leistungen aus Anlass der Beendigung des Arbeitsverhältnisses wurden für die Herren Östling, Winterkorn, Klingler und Pötsch zugesagt.

Angaben zu den Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstandes sowie weitergehende Erläuterungen zur Vergütung des Vorstandes und des Aufsichtsrates finden sich in Anhangangabe 45 sowie im Vergütungsbericht innerhalb des Lageberichts.

44. Deutscher Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Volkswagen AG haben am 20. November 2015 die Erklärung nach § 161 AktG zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären der Volkswagen AG auf der Homepage www.volkswagenag.com/ir dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der AUDI AG haben am 3. Dezember 2015 ebenfalls ihre Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.audi.de/cgk-erklaerung dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der MAN SE haben im Dezember 2015 gemäß § 161 AktG ihre jährliche Entsprechenserklärung abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.corporate.man.eu/de dauerhaft zugänglich gemacht.

Vorstand und Aufsichtsrat der Renk AG haben am 11. Dezember 2015 eine Entsprechenserklärung abgegeben und den Aktionären auf der Homepage www.renk.de/corporated-governance.html dauerhaft zugänglich gemacht.

45. Bezüge des Vorstands und des Aufsichtsrats

€	2015	2014
Bezüge des Vorstands		
Erfolgsunabhängige Vergütung	28.288.098	11.389.074
Erfolgsabhängige Vergütung	34.956.362	54.166.233
	63.244.460	**65.555.308**
Bezüge des Aufsichtsrats		
Fixe Vergütungsbestandteile	660.976	808.500
Variable Vergütungsbestandteile	35.977	11.340.950
	696.953	**12.149.450**

Die erfolgsunabhängige Vergütung des Vorstands setzt sich aus einer Festvergütung und Nebenleistungen zusammen. Die Festvergütung enthält neben der Grundvergütung in unterschiedlichem Umfang auch die Vergütung für die Übernahme von Mandaten bei Konzerngesellschaften. Daneben haben Herr Diess 5.000.000 € und Herr Renschler 11.478.000 € zur Kompensation von verlorengegangenen Ansprüchen aufgrund des Arbeitgeberwechsels erhalten. Die Nebenleistungen resultieren aus der Gewährung von Sachbezügen. Dazu gehören insbesondere die Überlassung von Betriebsmitteln, zum Beispiel Dienstwagen, sowie die Übernahme von Versicherungsprämien. Steuern, die auf diese Sachbezüge entfallen, wurden im Wesentlichen von der Volkswagen AG getragen. Die erfolgsabhängige Vergütung setzt sich zusammen aus einer Sondervergütung, die sich auf die Geschäftsentwicklung des Berichtsjahres und des vorangegangenen Jahres bezieht, sowie seit 2010 aus einem Long Term Incentive (LTI), dem eine Betrachtung des Berichtsjahres und der drei vorangegangenen Geschäftsjahre zugrunde liegt. Darüber hinaus können individuelle Leistungen der Vorstandsmitglieder bonifiziert werden. In den nach handelsrechtlichen Vorschriften ermittelten erfolgsabhängigen Vergütungen sind die von den aktiven Vorständen zurückbehaltenen und unter dem Vorbehalt der zukünftigen Aktienkursentwicklung gestellten Beträge mit ihrem Fair Value in Höhe von 4.218.566 € einbezogen worden. Auf Basis des zurückbehaltenen Betrages ergaben sich insgesamt 50.703 virtuelle Vorzugsaktien.

Am 31. Dezember 2015 betrugen die Pensionsrückstellungen für Mitglieder des Vorstands nach IFRS 86.601.704 € (Vorjahr: 138.046.434 €). Die Dynamisierung der laufenden Renten erfolgt analog der Dynamisierung des höchsten Tarifgehaltes, sofern die Anwendung des § 16 BetrAVG nicht zu einer stärkeren Anhebung führt.

An Mitglieder des Vorstands wurden unverzinsliche Vorschüsse in Höhe von 175.000€ (Vorjahr: 480.000 €) gezahlt, die mit der erfolgsabhängigen Vergütung im Folgejahr verrechnet werden.

Ausgeschiedene Mitglieder des Vorstands und ihre Hinterbliebenen haben 51.306.960 € (Vorjahr: 22.792.616 €) erhalten. Darin enthalten sind die Beträge, die den Herren Östling, Winterkorn, Klingler und Pötsch im Zusammenhang mit ihrem Ausscheiden aus dem Vorstand zugesagt wurden. Herr Östling erhielt eine erfolgsunabhängige Vergütung in Höhe von 567.885 € und eine erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von 1.612.398 € für den Zeitraum vom 1. März bis zum 31. August 2015. Für Herrn Winterkorn wurde eine erfolgsunabhängige Vergütung in Höhe von 2.588.241 € und eine erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von 6.691.011 € für den Zeitraum vom 26. September 2015 bis zum 31. Dezember 2016 angesetzt. Herr Klingler erhielt unter Berücksichtigung des anzuwendenden Zwei-Jahres-Caps eine erfolgsunabhängige Vergütung in Höhe von 2.435.488 € und eine erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von 11.937.939 € für den Zeitraum vom 26. September 2015 bis zum 31. Dezember 2017. Herr Pötsch erhielt eine erfolgsunabhängige Vergütung in Höhe von 3.015.800 € und eine erfolgsabhängige Vergütung in Höhe von 12.283.669 € für den Zeitraum vom 8. Oktober 2015 bis zum 31. Dezember 2017. Die Gewährung erfolgte unter Anrechnung der bis zum 31. Dezember 2017 erhaltenen Aufsichtsratsvergütungen.

Für die ausgeschiedenen Mitglieder des Vorstands bestanden Rückstellungen für Pensionen nach IFRS von 242.675.809 € (Vorjahr: 165.668.945 €).

Die individuellen Vergütungen der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sind im Vergütungsbericht innerhalb des Lageberichts erläutert (siehe Seite 67). Dort findet sich auch eine ausführliche Würdigung der einzelnen Bonuskomponenten des LTI.

Versicherung der gesetzlichen Vertreter

Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird, sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.

Wolfsburg, 22. April 2016

Volkswagen Aktiengesellschaft
Der Vorstand

Matthias Müller

Karlheinz Blessing

Herbert Diess

Francisco Javier Garcia Sanz

Jochem Heizmann

Christine Hohmann-Dennhardt

Andreas Renschler

Rupert Stadler

Frank Witter

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Nach dem abschließenden Ergebnis unserer Prüfung haben wir mit Datum vom 22. April 2016 den folgenden uneingeschränkten Bestätigungsvermerk erteilt:

Bestätigungsvermerk des Konzernabschlussprüfers

Wir haben den von der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, aufgestellten Konzernabschluss – bestehend aus Gewinn- und Verlustrechnung und Gesamtergebnisrechnung, Bilanz, Eigenkapitalentwicklung, Kapitalflussrechnung und Anhang – sowie den Konzernlagebericht der VOLKSWAGEN AKTIENGESELLSCHAFT, Wolfsburg, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis 31. Dezember 2015 geprüft. Die Aufstellung von Konzernabschluss und zusammengefasstem Lagebericht nach den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften liegen in der Verantwortung des Vorstands der Gesellschaft. Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage der von uns durchgeführten Prüfung eine Beurteilung über den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht abzugeben.

Wir haben unsere Konzernabschlussprüfung nach § 317 HGB unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung vorgenommen. Danach ist die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass Unrichtigkeiten und Verstöße, die sich auf die Darstellung des durch den Konzernabschluss unter Beachtung der anzuwendenden Rechnungslegungsvorschriften und durch den zusammengefassten Lagebericht vermittelten Bildes der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage wesentlich auswirken, mit hinreichender Sicherheit erkannt werden. Bei der Festlegung der Prüfungshandlungen werden die Kenntnisse über die Geschäftstätigkeit und über das wirtschaftliche und rechtliche Umfeld des Konzerns sowie die Erwartungen über mögliche Fehler berücksichtigt. Im Rahmen der Prüfung werden die Wirksamkeit des rechnungslegungsbezogenen internen Kontrollsystems sowie Nachweise für die Angaben im Konzernabschluss und im zusammengefassten Lagebericht überwiegend auf der Basis von Stichproben beurteilt. Die Prüfung umfasst die Beurteilung der Jahresabschlüsse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, der Abgrenzung des Konsolidierungskreises, der angewandten Bilanzierungs- und Konsolidierungsgrundsätze und der wesentlichen Einschätzungen des Vorstands sowie die Würdigung der Gesamtdarstellung des Konzernabschlusses und des zusammengefassten Lageberichts. Wir sind der Auffassung, dass unsere Prüfung eine hinreichend sichere Grundlage für unsere Beurteilung bildet.

Unsere Prüfung hat zu keinen Einwendungen geführt.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Konzernabschluss den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315a Abs. 1 HGB anzuwendenden handelsrechtlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns. Der zusammengefasste Lagebericht steht in Einklang mit dem Konzernabschluss, vermittelt insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar.

Ohne unser Urteil einzuschränken, weisen wir auf die im Anhang im Abschnitt „Wesentliche Ereignisse" und im zusammengefassten Lagebericht im Abschnitt „Die Abgasthematik" dargestellten Informationen und abgegebenen Erklärungen im Zusammenhang mit der Abgasthematik, den zugrundeliegenden Ursachen, der Involvierung von Vorstandsmitgliedern sowie der Auswirkungen auf diesen Abschluss hin.

Auf der Grundlage der dargestellten und diesem Abschluss zugrundeliegenden ersten Ergebnisse der verschiedenen eingeleiteten Maßnahmen zur Aufklärung des Sachverhalts gibt es keine Bestätigung dafür, dass Vorstandsmitglieder vor Sommer 2015 Kenntnis von der bewussten Manipulation der Steuerungssoftware hatten. Sollten im Rahmen der weiteren Aufklärungen neue Erkenntnisse über einen früheren Informationsstand der Vorstandsmitglieder über die bewusste Manipulation der Steuerungssoftware gewonnen werden, könnte dies gegebenenfalls Auswirkungen auf den Jahres- beziehungsweise Konzernabschluss sowie auf den zusammengefassten Lagebericht für das Geschäftsjahr 2015 und die Vergleichszahlen 2014 haben.

Die im Geschäftsjahr 2015 gebildeten Rückstellungen für Gewährleistungen und Rechtsrisiken in Höhe von insgesamt 14,8 Mrd. € basieren auf dem dargestellten Kenntnisstand. Aufgrund der Vielzahl der erforderlichen technischen Lösungen sowie der mit den laufenden und erwarteten Rechtsstreitigkeiten zwangsläufig zusammenhängenden Unsicherheiten ist nicht auszuschließen, dass zukünftig die Einschätzung der Risiken anders ausfallen kann.

Hannover, den 22. April 2016

PricewaterhouseCoopers
Aktiengesellschaft
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Norbert Winkeljohann
Wirtschaftsprüfer

Frank Hübner
Wirtschaftsprüfer